



Serie 14 – 2019

Vol. 2 – n. 2

ISSN 1121-7820

BOLLETTINO DELLA SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA



COMITATO SCIENTIFICO

Franco Adamo, Università del Piemonte Orientale, Italia
Vittorio Amato, Università di Napoli Federico II, Italia
Gianfranco Battisti, Università degli Studi di Trieste, Italia
Giuliano Bellezza, Università di Roma La Sapienza, Italia
Edoardo Boria, Sapienza Università di Roma, Italia
Giuseppe Campione, Università di Messina, Italia
Laura Cassi, Università degli Studi di Firenze, Italia
Federico Cugurullo, Trinity College Dublin, Irlanda
Fiorella Dallari, Alma Mater Studiorum - Università di Bologna, Italia
Giuseppe Dematteis, Politecnico di Torino, Italia
Gino De Vecchis, Università di Roma La Sapienza, Italia
Francesco Dramis, Università degli Studi Roma Tre, Italia
Paolo Roberto Federici, Università di Pisa, Italia
Carmen García Martínez, Universidad de Castilla-La Mancha, Albacete, Spagna
Maria Gemma Grillotti, Università Campus Bio-Medico di Roma, Italia
Luc Gwiazdzinski, Université Grenoble Alpes, Grenoble, Francia
Piergiorgio Landini, Università G. D'Annunzio Chieti Pescara, Italia
Jean-Pierre Lozato-Giotart, Université Paris Sorbonne Nouvelle, Francia
Elio Manzi, Università degli Studi di Palermo, Italia
Maria Mautone, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italia
Jean Nogué, Universitat de Girona, Spagna
Elvidio Lupia Palmieri, Università di Roma La Sapienza, Italia
Bas Pedroli, Wageningen University & Research, Paesi Bassi
Mariagiovanna Riitano, Università degli Studi di Salerno, Italia
Michael Samers, University of Kentucky, USA
Paola Sereno, Università degli Studi di Torino, Italia
Claudio Smiraglia, Università degli Studi di Milano, Italia
Olivier Soubeyran, Institut Géographie Alpine, Grenoble, Francia
Marcello Tanca, Università degli Studi di Cagliari, Italia
Maria Tinacci Mossello, Università degli Studi di Firenze, Italia
Maria Chiara Zerbi, Università degli Studi di Milano, Italia

COMITATO EDITORIALE

Direttore scientifico

Margherita Azzari, Università degli Studi di Firenze

Vicedirettori

Marco Maggioli, Università Iulm, Milano

Marina Fuschi, Università degli Studi "G. D'Annunzio" Chieti e Pescara

Redazione

Paola Zamperlin, Caporedattore, Università degli Studi di Firenze

Arianna Antonielli, Redattore, Università degli Studi di Firenze

Camillo Berti, Redattore, Università degli Studi di Firenze

Gabriele Ciampi, Redattore, Università degli Studi di Firenze

Pauline Deguy, Redattore, Università degli Studi di Firenze

Fabrizio Ferrari, Redattore, Università degli Studi "G. D'Annunzio" Chieti e Pescara

Cecilia Maria Roberta Luschi e Laura Aiello, Progetto grafico di copertina, Università degli Studi di Firenze

BOLLETTINO DELLA SOCIETA' GEOGRAFICA ITALIANA

Fondato nel 1868



SERIE XIV - VOLUME 2

FASCICOLO 2

DICEMBRE 2019

Pubblicato dalla

**SOCIETA' GEOGRAFICA ITALIANA
VILLA CELIMONTANA • ROMA^{ONLVS}**

SEMESTRALE

Bollettino della Società Geografica Italiana

Published by

Firenze University Press – University of Florence, Italy

Via Cittadella, 7 - 50144 Florence - Italy

<http://www.fupress.com/bsgi>

Direttore Responsabile: **Margherita Azzari**, University of Florence, Italy

Immagine di copertina: rielaborazione grafica da Domenico Lovisato, *Terra del Fuoco – Fiordo dell'undicesimo ghiacciaio del Darwin, rimpetto all'isola del Gordon*, 1881, disegno su carta montato in passepartout, Archivio della Società Geografica Italiana, Appendice al Fondo storico (busta 25, fascicolo K).

Copyright © 2019 **Authors**. The authors retain all rights to the original work without any restrictions.

Open Access. This issue is distributed under the terms of the [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY-4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/) which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided you give appropriate credit to the original author(s) and the source, provide a link to the Creative Commons license, and indicate if changes were made. The Creative Commons Public Domain Dedication (CC0 1.0) waiver applies to the data made available in this issue, unless otherwise stated.



Citation: F. Lucchesi, A. G. Dal Borgo (2019) L'Australia nelle sue relazioni politiche ed economiche con la Cina: luci e ombre di un rapporto lungo, alterno e complesso. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 2(2): 3-16. doi: 10.13128/bsgi.v2i2.976

Copyright: © 2019 F. Lucchesi, A. G. Dal Borgo. This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<http://www.fupress.com/bsgi>) and distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

For Italian evaluation purposes: Flavio Lucchesi takes responsibility for sections 1, 2 and 3, and Alice Giulia Dal Borgo for sections 4 and 5.

L'Australia nelle sue relazioni politiche ed economiche con la Cina: luci e ombre di un rapporto lungo, alterno e complesso

Australia in its Political and Economic Relations with China: Lights and Shadows of a Long, Alternating and Complex Relationship

FLAVIO LUCCHESI, ALICE GIULIA DAL BORGO

Dipartimento di Beni Culturali e Ambientali, Università degli Studi di Milano, Italia
E-mail: flavio.lucchesi@unimi.it; alice.dalborgo@unimi.it

Abstract. The article reconstructs the evolution of the political and economic relations developed between Australia and China from the birth of the Confederation up to the present day, resuming – according to the Australian perspective – the ranks of the relations that have taken place over time between these two countries, which are extremely different in terms of historical political, social, cultural events. The critical examination of a wide range of English-language literature, produced over time by scholars of various disciplines, aims to understand and discuss the various phases of a comparison that – albeit in alternate, discontinuous, contradictory and sometimes conflictual forms – has always been kept alive. The current situation sees both States strongly linked by a delicate and complex connection of political and economic interests, as well as leading players in the “crowded” and dynamic Asia Pacific region. This set of circumstances poses specific questions to Australia about the future of its bilateral relations with China, which – in a short and medium-term perspective – must not be separated from careful planning that also takes due account of the knowledge of the complex development of past experiences.

Keywords: political-economic relations, Australia, China, Asia Pacific region.

Riassunto. L'articolo ricostruisce l'evoluzione delle relazioni politiche ed economiche sviluppatesi tra l'Australia e la Cina dalla nascita della Confederazione sino ai giorni nostri, riprendendo – secondo la prospettiva australiana – le fila dei rapporti intercorsi nel tempo tra questi due Paesi estremamente diversi per vicende storiche, politiche, sociali, culturali. L'esame critico di un'ampia letteratura anglofona, prodotta nel tempo da studiosi di varie discipline, mira a comprendere e discutere le varie fasi di un confronto che – seppure in forme alterne, discontinue, contraddittorie e talvolta conflittuali – si è sempre in realtà mantenuto vivo. La situazione attuale vede entrambi gli Stati fortemente legati da una delicata e complessa connessione di interessi politico-economici, oltre che protagonisti di primo piano nella “affollata” e dinamicissima regione Asia Pacifico. Tale insieme di circostanze pone all'Australia precise domande sul futuro delle proprie relazioni bilaterali con la Cina le quali – in una prospettiva temporale di breve e medio termine – non devono, né possono prescindere da un'attenta e mirata

pianificazione che tenga nel dovuto conto anche la consapevole conoscenza dell'articolato sviluppo delle esperienze pregresse.

Parole chiave: relazioni politico-economiche, Australia, Cina, regione Asia Pacifico.

1. Introduzione

Com'è noto, il toponimo *Asia Pacifico* – comparso e presto diffusosi nella terminologia corrente intorno agli anni Ottanta del secolo scorso – indica una vasta area terracquea particolarmente eterogenea: le numerose entità statali e territoriali che compongono quest'ampia regione presentano infatti dimensioni, caratteristiche fisiche, peso demografico, aspetti socio-culturali, strutture politico-economiche molto differenti.

È altrettanto assodato che l'Asia Pacifico si presenta in questo inizio di terzo millennio come una delle regioni più dinamiche del nostro pianeta, tanto da aver rimesso in discussione gli equilibri ereditati dal Novecento, e da proporsi già nel breve termine nel ruolo di leader planetario e di ultima frontiera dello sviluppo: dalla comparsa del nuovo ordine internazionale e globalizzato nato dal superamento del bipolarismo USA/URSS, si possono infatti leggere evidenti conferme per l'attribuzione all'Asia Pacifico di una posizione centrale, causa ed effetto dello spostamento verso l'oceano Pacifico del baricentro dell'attuale sistema mondo.

I vari elementi che concorrono alla crescita di questa poliedrica realtà non vanno però certamente analizzati solo alla scala globale; al contrario, è opportuno adottare un approccio interscalare e considerare con attenzione anche i fenomeni che hanno innescato le profonde trasformazioni avvenute all'interno dei singoli Stati componenti la macroregione in questione, così come i rapporti incrociati che si sono nel tempo venuti a creare tra alcuni di essi, innescando un complesso circuito politico-economico oscillante tra conflitti e cooperazione (Connors et al. 2018). Ad esempio, il tentativo di comprendere le dinamiche delle relazioni politiche e socio-economiche sviluppatesi diacronicamente tra alcuni dei Paesi protagonisti dell'area, può infatti aiutare a meglio capirne i legami in atto e le eventuali prospettive future.

Il presente articolo si inserisce appunto in questo ambito di ricerca: si sono individuati due Stati estremamente differenti ma certamente di grande rilevanza nella macro regione in questione – l'Australia e la Cina – allo scopo di ricostruire, analizzare e comprendere l'evoluzione delle loro relazioni in ambito politico, diplomatico ed economico. A parte le grandi dimensioni territoriali,

non pare davvero facile trovare termini di paragone tra questi due Paesi, che hanno conosciuto vicende storiche, politiche, sociali, culturali assolutamente diverse. Eppure, già da prima della nascita della Confederazione australiana essi si sono spesso confrontati instaurando rapporti che – seppure in forme alterne, discontinue, a volte contraddittorie se non conflittuali – sono sempre continuati.

Questo studio si pone, pertanto, l'obiettivo di riprendere dall'inizio le fila delle relazioni intercorse tra questi due giganti territoriali, secondo l'ottica e la prospettiva australiana, nel tentativo di fornire un primo sintetico quadro analitico e conoscitivo che, seppur parziale, può essere considerato come un punto di partenza per lo svolgimento di ricerche future finalizzate all'approfondimento di tematiche specifiche. La consapevolezza che la letteratura scientifica in lingua italiana non ha fino ad ora affrontato in termini diacronici questo argomento, per il quale mancano dunque le basi conoscitive essenziali utili a una contestualizzazione dell'evoluzione degli scenari storico-politico-economici di riferimento, ha indotto chi scrive a vagliare una ricca e diversificata bibliografia in lingua inglese, organizzandola e discutendola problematicamente nel presente contributo proprio al fine di offrire una visione critica -insieme analitica e sintetica- di un ambito di studio sicuramente meritevole di essere esplorato e conosciuto anche in questa parte del pianeta. L'esame dell'evoluzione e della rispettiva interferenza (a volte evidente, altre molto meno esplicita) del mondo politico e di quello economico nei rapporti bilaterali instaurati tra Canberra e Pechino, ha infatti lo scopo di cercare di tracciare e di capire le linee di un percorso tortuoso che – oggi più che mai – pone all'Australia precise domande sul proprio futuro in senso lato: quali sono gli obiettivi che l'Australia dovrebbe perseguire a breve/medio termine per costruire un'economia solida, aperta e profondamente integrata coi mercati asiatici in crescita, primo tra tutti quello cinese? Quali i pilastri produttivi su cui puntare e in che termini? Come promuovere le migliori politiche nei diversi settori della formazione ed educazione, dell'innovazione, dell'ammmodernamento infrastrutturale, del sistema fiscale e normativo e della sostenibilità ambientale, tenendo conto anche dell'approccio cinese verso i medesimi ambiti? Sono questi interrogativi che pongono temi di grande complessità le cui risposte, altrettanto difficili da formulare, possono – per questioni di spazio ma anche di metodo – essere qui solo abbozzate, rimandando a ulteriori e necessari approfondimenti futuri.

L'indagine, organizzata e scandita in tre differenti sequenze cronologiche articolate nei paragrafi seguenti, è stata condotta esaminando criticamente, secondo

una metodologia comparativa, un'ampia letteratura che ha visto e vede impegnati in un vivace dibattito studiosi anglofoni di diverse discipline (economisti, politologi, geografi, storici, sociologi), accomunati nel tempo dall'interesse, dalla curiosità, dal timore, dall'attrattiva, dalla diffidenza che il Nuovissimo continente ha provato nel corso del tempo nei confronti della Terra di mezzo.

Stiamo vivendo in quello che è stato definito il "secolo asiatico", secolo nel quale la Cina è già avviata a svolgere la funzione di grande protagonista. In tale contesto, l'Australia si trova di fronte alla sfida davvero epocale di valorizzare il proprio ruolo di medio-piccola potenza nella regione Asia Pacifico, posizionandosi strategicamente nel contesto internazionale globale: è evidente ed inevitabile che la storia, le esperienze e gli sviluppi delle sue passate relazioni col potente vicino segnino, influenzino e indirizzino le decisioni presenti e prossime. Ed è altrettanto chiaro che queste complesse tematiche riguardino anche il resto del mondo, in un'ottica di conoscenza sistemica aperta e consapevole delle quanto mai profonde e veloci interconnessioni in atto sul Pianeta a tutte le scale.

2. Dalla nascita della Confederazione al 1949: *Coolies, Yellow Peril e Chinatowns* al tempo della *White Australia Policy*

I cinesi emigrarono in Australia sin dai primi tempi della colonizzazione britannica, provenendo soprattutto dalla provincia di Guandong, affacciata sul Mar Cinese Meridionale, e dalla sua capitale Canton, sita sul fiume delle perle a Nordovest della relativamente vicina Hong Kong: i primi rapporti di commercianti cinesi nel Nuovissimo Continente risalgono infatti già alla seconda metà del Settecento. I flussi in entrata divennero però cospicui in epoca vittoriana, con la nota *gold rush* della metà del XIX secolo: in base a dati relativamente approssimativi – e probabilmente sottostimati – nel 1881 si contavano in Australia più di 30.000 cinesi (pari a oltre il 3% della popolazione complessiva)¹.

Questo numero piuttosto consistente di *coolies*² creò l'immagine temuta dei lavoratori asiatici disposti a fati-

care nelle fabbriche, nei campi e nelle miniere per bassi salari, e dunque sottopagati e utilizzati per sostituire la mano d'opera europea. Nacquero definizioni decisamente razziste (*The yellow peril, Australia for the White Man*) che, supportate dai media del tempo (come la nota e diffusa rivista pubblicata a Sydney *The Bulletin Magazine*), divennero slogan politici nazionali. Ciò suscitò reazioni anti-asiatiche anche violente da parte della popolazione e dei sindacati stessi: si pensi a "the riots on the goldfields, which have become a well-known part of Australian history, the various Exclusion Acts of the Colonies, and – immediately after Federation – the *Immigration Restriction Act 1901*... Whatever may be thought of the morality or logic of the policy, it worked. The number of Chinese in Australia fell from about 33,000 in 1901 to about 7,000 by 1945" (Andrews 1985, 236). In tal modo, escluse alcune regioni (come nel Nord del Queensland, dove anzi si creò una sorta di "cosmopolitismo rurale" tollerante e collaborativo (Woods 2018, 107), insediamenti un tempo fiorenti scomparvero, e le comunità cinesi, molto diminuite quantitativamente, si ritirarono nelle *Chinatowns* delle maggiori città: tanto che "the new generation of post-war Chinese know nothing of compatriots who came before them" (Andrews 1985, 237).

Il commercio tra i due Paesi è rimasto comunque contenuto per tutto il XIX secolo: nel 1901, alla nascita del Commonwealth of Australia, le relazioni commerciali australiane con l'estero erano infatti decisamente orientate verso l'Impero Britannico. Inoltre, il primo governo della Confederazione (con Edmund Barton come primo ministro, esponente del Partito Protezionista) introdusse immediatamente forti dazi sulle importazioni, al fine di sostenere le neonate industrie australiane. Gli scambi con la Cina erano pari allo 0,3% del totale e riguardavano fondamentalmente l'importazione di tè, riso e alcuni prodotti di lusso quali la seta, e l'esportazione di cereali e alcuni minerali come argento, oro, rame e piombo.

La prima rappresentanza ufficiale in Australia dell'impero Qing risale al 1909, quando a Melbourne (allora capitale della Confederazione) venne aperto un Consolato generale, che ebbe il suo primo console in Liang Lan-hsun, un ufficiale imperiale ed esperto diplomatico. Egli focalizzò l'attenzione sulle relazioni commerciali tra i due Stati, che in effetti conobbero un certo incremento (per esempio nelle esportazioni australiane di frumento e burro), non prestando particolare attenzione alle discriminazioni nei confronti degli immigrati cinesi, che si erano accresciute con la promulgazione del già citato *Immigration Restriction Act* del 1901, il quale aveva concretizzato la spinta governativa verso la cosiddetta *White Australia Policy*.

¹ In Australia il primo censimento della popolazione fu tenuto nel New South Wales nell'aprile 1828; ad esso seguirono quelli delle altre colonie singolarmente. Invece, il primo censimento dell'intero impero britannico – comprendente Regno Unito, India, possedimenti della Corona (compresa l'Australia nel suo complesso) – venne fatto nell'aprile del 1881.

² Col termine *coolie* venivano indicati negli ultimi decenni dell'Ottocento e nei primi del Novecento i lavoratori asiatici sfruttati nei lavori più umili, pesanti e sottopagati nelle fabbriche e nelle piantagioni statunitensi e australiane.

Quando il primo gennaio 1912, con la caduta dell'ultimo imperatore Pu Yi, la Repubblica Cinese sostituì l'impero Qing, si crearono presso la comunità cinese australiana fazioni politiche differenti; in particolare, la situazione fu controversa a Melbourne, dove il Consolato generale appoggiò da subito gruppi che sostenevano il governo di Nanchino, incontrando la forte opposizione della contrapposta *Chinese Nationalist League, Victoria Branch*, ramo australiano del Kuomintang di Sun Yat-Sen.

Gli anni Venti videro fasi alterne nelle relazioni politiche tra i due Paesi: il conflitto tra Cina e Regno Unito, coincidente con i lunghi e sanguinosi scioperi di Hong Kong e Canton del 1925-26, portò anche a un raffreddamento delle relazioni tra la Cina e l'Australia, *Dominion* britannico. Peraltro, la maggiore – seppur fragile – unità politica raggiunta dalla Repubblica dopo la campagna militare della cosiddetta “Spedizione del Nord” lanciata dall'Esercito Rivoluzionario Nazionale del Kuomintang consentì al Consolato generale cinese di porsi in modo più deciso nel criticare le leggi australiane discriminatorie nei confronti dei cinesi, conseguendo l'obiettivo di farle allentare e di rendere meno difficili gli ingressi.

Va comunque riportato che al volgere del XIX secolo molti australiani erano nel complesso piuttosto ignoranti e indifferenti nei confronti della Cina. Qualcosa iniziò lentamente a cambiare quando tra la fine dell'Ottocento e gli inizi del Novecento alcune figure particolarmente carismatiche si interessarono ad essa e ne divulgarono la conoscenza: si pensi per esempio a George Ernest Morrison, avventuriero, esploratore, medico e giornalista originario del Victoria che nel 1897 divenne il primo corrispondente a Pechino per *The Times* (Thompson, Macklin 2004; Wu 2007); e a William Henry Donald che, nato in una cittadina del New South Wales, intraprese una brillante carriera giornalistica: agli inizi del Novecento lavorò prima per il *China Mail* e poi per il mensile economico *Far Eastern Review*; visse a lungo a Hong Kong e a Shanghai e frequentò personalmente e assiduamente gli stessi Sun Yat-Sen e Chiang Kai-Shek (Lewis 1981).

Certamente, nei primi decenni di vita della Confederazione la posizione degli australiani nei confronti della Cina rimase ambigua, a partire dal fatto che gli stessi partiti politici si mostravano in proposito scissi anche al loro interno: i membri del partito laburista, infatti, se da un lato simpatizzavano coi lavoratori cinesi sfruttati dai proprietari terrieri e dai bianchi imperialisti, per altri versi erano grandi sostenitori della politica della *White Australia* e temevano che la consistente presenza di asiatici sottopagati avrebbe abbassato il livello di vita dei lavoratori bianchi. A loro volta, i conservatori appoggiavano il Giappone come baluardo in Estremo Oriente contro l'espansione del comunismo russo e con-

sideravano con una certa sufficienza la Cina – in quegli anni devastata dalla guerra civile – come una nazione debole e caotica. Per contro, però, non pochi agricoltori, industriali e uomini d'affari australiani cominciavano a sospettare che in Cina giacesse un potenziale e inutilizzato vasto mercato per il commercio della Confederazione (il che venne concretamente confermato negli anni della Grande depressione, quando la Cina risultò un buon – seppure fluttuante – mercato per il grano).

Anche a causa di queste pulsioni provenienti dai circoli commerciali e intellettuali, durante gli anni Trenta vi fu – malgrado queste posizioni ambigue, se non contraddittorie – un certo slancio nelle relazioni bilaterali: ciò portò a una riorganizzazione delle sedi di rappresentanza (per esempio col trasferimento a Sydney del Consolato generale cinese) e allo scambio reciproco di visite da parte di politici e rappresentanti di governo. In particolare, nel 1931 Lin Sen, Presidente del governo nazionalista cinese, si recò a Sydney e a Melbourne, mentre nel 1934 John Latham, deputato primo ministro e ministro degli affari esteri sotto il governo di Joseph Lyons, guidò una missione australiana in Estremo Oriente che visitò anche la Cina.

Emblematica può risultare in proposito la posizione assunta dallo storico e accademico Alexander Clifford Vernon Melbourne, il quale fu per trent'anni docente di Storia alla University of Queensland. Inviato da questa nel 1931-32 in un'importante missione di studio in Cina e Giappone, fu molto attento anche negli anni a venire ai rapporti commerciali tra la Confederazione e la Repubblica Cinese. Nominato presidente del Federal Advisory Committee on Eastern Trade, nel corso degli anni Trenta redasse rapporti per il governo, scrisse articoli per la stampa, elaborò statistiche inerenti ai commerci tra i due Paesi, studiò i trattati e le leggi tariffarie³, sempre mostrandosi favorevole a una politica di apertura volta ad accrescere la conoscenza e le relazioni con la Cina.

Significativa fu anche nel 1937 la pubblicazione da parte dell'Australian Institute of International Affairs (a sua volta nato quattro anni prima come ente indipendente e non schierato politicamente) del primo numero del periodico bimestrale *Austral-Asiatic Bulletin*, che nel 1947 sarebbe stato sostituito dall'*Australian Outlook*, a sua volta continuato nel 1989 nell'*Australian Journal of International Affairs*, tuttora pubblicato con una specifica attenzione alle relazioni politiche, sociali ed economiche tra la Confederazione e l'Asia orientale.

³ Si ricordano in proposito il Rapporto da lui redatto per il Governo nel 1932 (per il quale si rimanda in bibliografia) e i numerosi articoli scritti negli anni Trenta per il *Daily Mail* e il *Courier Mail*. Interessante a livello statistico è anche il rapporto sul commercio tra l'Australia e l'Estremo Oriente steso nel 1932 da H.W. Grepp.

Il 1941 segnò una data cruciale nei rapporti tra i due Stati, in quanto Frederic Eggleston, avvocato, politico e diplomatico di grande fama, venne nominato primo Ambasciatore australiano in Cina: egli presentò le sue credenziali al presidente Lin Sen nell'ottobre di quell'anno, e operò nella sede di Chungking, dove l'Ambasciata rimase fino al 1946, quando venne trasferita a Nanchino fino alla proclamazione della Repubblica Popolare Cinese⁴. Sempre nel 1941 Hsu Mo, accademico, giudice e Viceministro degli esteri, venne nominato ambasciatore cinese in Australia.

L'8 dicembre di quell'anno, il giorno dopo l'attacco di Pearl Harbour, l'Australia entrò in guerra contro il Giappone; nello stesso giorno altrettanto fece la Cina nazionalista, inserendo in tal modo la seconda guerra sino-giapponese nel conflitto mondiale. Il periodo bellico, così come gli anni immediatamente successivi, avrebbero visto una politica estera di Canberra particolarmente attiva nel doppio obiettivo – nel complesso vincente – di una maggior autonomia nei confronti di Londra, con un ampliamento dei poteri conferiti alla Confederazione⁵, e di una progressiva affermazione dell'Australia come piccola/media potenza nel Pacifico meridionale, inserita in un quadro regionale di cooperazione politica ed economica. Contemporaneamente, l'atteggiamento nei confronti della Cina, pur nazione alleata in guerra, si mantenne sostanzialmente sospettoso rispetto alle sue reali potenzialità ed intenzioni in ambito economico e commerciale (peraltro ancora scarsamente conosciute dalla larga maggioranza della popolazione) e rispetto a un comunismo comunque sempre e molto temuto.

3. La seconda metà del Novecento: tra aperture e chiusure

Le elezioni del 1949 videro a sorpresa il trionfo del Partito Liberale, formazione di centro nata da una costola del Partito Australiano Unito. Il nuovo partito, gui-

dato da Robert Menzies, ebbe il merito di dare al Paese un lungo periodo di stabilità politica ed economica. In politica estera, rafforzò il ruolo dell'Australia nello scacchiere del Pacifico e firmò un protocollo di collaborazione per la promozione dello sviluppo economico e sociale con i Paesi asiatici (Piano Colombo del 1951). Menzies riuscì a far votare una riforma dell'immigrazione fortemente rivolta al perseguimento della *White Australia* che, abbandonando i precedenti criteri selettivi, aprì sostanzialmente le porte all'arrivo di nuovi immigrati europei (in particolare italiani, irlandesi, spagnoli, iugoslavi e greci).

Il partito *Liberal-Country* formulò in modo più coerente una politica nei confronti della Cina, opponendosi esplicitamente a qualunque idea comunista, e mostrandosi quasi unanime nel sospetto sui nazionalisti e nella disillusione nei loro confronti su temi quali la sorte del programma di aiuti UNRRA per assistere i Paesi usciti gravemente danneggiati dalla seconda guerra mondiale. In pratica, "at a time of Cold War, the new government could appeal to two fears in the electorate: the threat of communism and the memories of the gold-rush days. The Red Menace had joined the Yellow Peril!" (Andrews 1985, 239).

Queste posizioni vennero ampiamente sostenute dalla stampa e dalle stazioni radio-televisive; a loro volta, gli accademici contribuirono in buona misura a creare e diffondere una sorta di modello, per il quale la Cina assumeva in Asia un ruolo simile a quello ricoperto in Europa dalla Russia: quello di uno Stato comunista potente ed espansionista. Tutto ciò era naturalmente strettamente connesso a una profonda accondiscendenza, per lo meno nelle forme ufficiali, nei confronti degli Stati Uniti e della loro politica estera (compreso l'appoggio alla guerra nel Vietnam).

In contraddizione con questi aspetti, però, negli anni Sessanta si verificò un non irrilevante aumento dei commerci tra Australia e Cina: in pratica, se il governo desiderava conservare i benefici politici derivanti da una posizione ideologicamente anticinese e anticomunista, non intendeva per contro pagare il prezzo economico di un coerente allentamento degli scambi, di cui avrebbe dovuto rendere conto ai membri del suo *Country Party*.

Nel 1972 la salita al potere dei laburisti con Gough Whitlam ha portato a una svolta fondamentale nelle relazioni politiche e diplomatiche tra i due Paesi: va infatti ricordato che nell'ottobre 1949, in seguito alla proclamazione della Repubblica Popolare Cinese fondata da Mao Zedong, l'Australia aveva ritirato il proprio ambasciatore da Nanchino, non riconoscendo il governo comunista. Nel 1966 la Confederazione riconobbe invece la Repubblica Cinese di Taiwan, aprendo una propria

⁴ Chungking, importante centro commerciale nel Sudovest della Cina, fu la capitale della Repubblica Cinese durante gli anni della seconda guerra sino-giapponese, al termine della quale la capitale fu trasferita a Nanchino; nel 1949, in seguito alla proclamazione della Repubblica Popolare Cinese di Mao Zedong, l'Australia ritirò il proprio ambasciatore da Nanchino, non riconoscendo il governo comunista.

⁵ Si pensi per esempio allo Statuto di Westminster dell'ottobre 1942, che concedeva all'Australia maggior autonomia e rapidità di decisioni nella condotta della sua difesa; all'accordo ANZAC con la Nuova Zelanda del gennaio 1944, con il quale i due Stati si impegnavano a collaborare per la difesa comune; all'ottenimento nel 1946 dell'ampliamento dei poteri della Confederazione in materia di assistenza sociale, di controllo dei mercati dei principali prodotti, e di impiego delle industrie.

ambasciata a Taipei. Le relazioni con Taiwan cessarono quando, appunto nel 1972, Whitlam riconobbe invece la Repubblica Popolare Cinese, aprendo immediatamente l'Ambasciata a Pechino e chiudendo quella di Taipei l'anno successivo⁶.

Tre anni dopo, il ritorno dei liberali con Malcom Fraser ha riaperto le tensioni della guerra fredda degli anni Cinquanta, ma con una sorta di rovesciamento nell'individuazione del nemico: essi riconoscevano infatti nella Russia il supremo pericolo, considerando invece nella Cina il naturale bastione contro l'espansione russa nel Sud-est asiatico e nell'Oceano Indiano. A sua volta, la Cina è nel frattempo passata a considerare la Russia come principale pericolo dei suoi confini strategici, ed è stata disposta a venire ad accordi con gli Stati Uniti, e dunque con l'Occidente in generale. Nel 1974 Mao ha lanciato la sua nota teoria dei tre mondi, in base a cui ha impostato la propria politica estera. L'Australia, che apparteneva evidentemente al secondo mondo, aveva interessi differenti rispetto alle due superpotenze, e poteva dunque essere un Paese con cui la Cina poteva dialogare. Pertanto, malgrado l'esistenza di profonde differenze ideologiche, Australia e Cina hanno trovato utile cooperare contro la minaccia dell'espansionismo sovietico: ciò ha portato dal 1972 a un intensificarsi delle relazioni politiche ed economiche tra i due Paesi.

Nel corso degli anni Ottanta in Australia è stata peraltro sempre dibattuta e per molti versi controversa la politica migratoria, oscillante tra il concetto di multiculturalismo e segnali più o meno accesi di xenofobia manifestati da una parte della popolazione, da alcuni politici e studiosi, e da alcuni media: valga l'esempio del caso suscitato dal noto storico Geoffrey Blaney, il quale in un famoso volume del 1984 accusò il governo laborista di Robert Hawke di accogliere in un periodo di grave disoccupazione molti nuovi immigrati asiatici, fomentando così le tensioni. In particolare, egli affermava che – in nome del multiculturalismo – la comunità asiatica fosse favorita nelle politiche migratorie governative e destinata a creare una *increasing Asianisation* del Paese, a scapito dell'interesse nazionale e della maggioranza degli australiani. Le sue posizioni e affermazioni originarono un ampio e acceso dibattito che vide coinvolti a

favore o in opposizione molti esponenti del mondo politico e culturale, e la stessa opinione pubblica (Jayasuriya, Pookong 1999).

Sta di fatto che negli anni Ottanta del secolo scorso la comunità cinese (intesa autonomamente rispetto a quella asiatica in generale) è continuata a crescere, peraltro in numeri non ben precisamente quantificabili⁷; non pochi giovani hanno cominciato in quegli anni a lasciare le Chinatown dei loro anziani, per andare a vivere nei sobborghi delle grandi città come i propri coetanei australiani, e non dedicandosi più solo o tanto al piccolo commercio, bensì aspirando all'educazione terziaria e alle professioni qualificate.

L'incidente di Tienanmen del 1989 ha improvvisamente raffreddato i rapporti politici tra i due Stati, tanto che per qualche anno vennero sospese le reciproche visite ufficiali di natura politica: "Frustrated and angered by what happened in Beijing, Australians found their view of China drastically changed from one of a very positive nature to one of a very negative character... Australian media constantly poured out outrage towards the Chinese government and demanded that the Australian government take tough measures to penalise China for the incident... For a time, emotions ran high and condemning China became the fashion of the day in Australia. Relations between the two countries were frozen in hostility" (Qingguo, Tingting 2005, 31-32).

Anche nei primi anni di governo del premier conservatore John Howard si verificarono frizioni tra i due Paesi: i segnali di apertura nei confronti di Taiwan (con cui Canberra esplorò la possibilità di relazioni commerciali); la stretta collaborazione diplomatica e militare con gli Stati Uniti (letta da Pechino come un supporto nella regione Asia Pacifico della struttura di sicurezza dominata dagli USA)⁸; la visita ufficiale del Dalai Lama (incontrato dal primo ministro stesso, malgrado le proteste cinesi) sono stati motivo di tensione nelle relazioni tra i due Stati.

Peraltro, sia l'Australia che la Cina erano consapevoli che il deterioramento delle loro relazioni (in verità,

⁶ Vennero poi inaugurati i Consolati generali di Shanghai (1984), Hong Kong (1986), Guangzhou (1992), Chengdu (2014). Dal 1973 Canberra non ha più rappresentanze diplomatiche a Taiwan, continuando però i rapporti economici, commerciali e culturali attraverso l'Australian Office di Taipei. A sua volta, il governo di Taiwan gestisce in Australia il Taipei Economic and Cultural Office (che adempie sostanzialmente alle funzioni di un'Ambasciata) e alcuni consolati a livello non ufficiale. Nel frattempo, in Australia la Repubblica Popolare Cinese ha invece aperto l'Ambasciata a Canberra e cinque Consolati Generali a Sydney, Melbourne, Brisbane, Perth e Adelaide.

⁷ Nella seconda metà degli anni Ottanta le cifre sulla consistenza dei cinesi in Australia possono essere anche considerevolmente diverse: le presenze riscontrate variano infatti dalle 50.000 alle 250.000 unità, a seconda di cosa si intenda per *cinese* e di quali serie statistiche vengano utilizzate.

⁸ Certamente significativa in questo senso è stata la nascita dell'Australian American Leadership Dialogue (AALD), iniziativa diplomatica privata siglata nel 1992 dal potente businessman australiano Phil Scanlan e dall'allora presidente George Bush. Essa si poneva per l'appunto l'obiettivo di ideare le basi di una sicurezza regionale che -coinvolgendo leader di governo, imprese, media, ambienti culturali- ridefinisse i parametri delle relazioni bilaterali tra i due Stati, al fine di garantire ai rispettivi cittadini stabilità politica e prosperità economica (Scappatura 2014).

concretizzatosi più in ambito politico che non commerciale) fosse controproducente per entrambe: pertanto, al summit APEC di Manila del 1996 ricominciarono a tessere relazioni bilaterali, che segnarono l'inizio di una fase di "pragmatismo". Ciò si inseriva, a sua volta, in un tema più ampio concernente in senso lato la questione della liberalizzazione della politica economica australiana, già sollevata qualche anno prima da Hawke e dal suo tesoriere Paul Keating, i quali operarono con questo obiettivo, nella consapevolezza che la riduzione dei dazi (e dunque del protezionismo) fosse prerequisito indispensabile al conseguimento di una necessaria e ormai non più procrastinabile competitività industriale: "the 1990s thus marked the end of industry protection as a pillar of Australia's economic policy over almost a century and the beginning of the contemporary era of progressive reduction of tariff assistance to manufacturing, including the sensitive sectors such as cars and textiles, clothing and footwear" (Tinney 2009, 55-56). Pertanto, ciò ha aperto la strada a un notevole incremento degli scambi internazionali tra l'Australia e gli altri Paesi, favorendo ampiamente le relazioni commerciali col Sud-est asiatico e con la Cina in particolare.

Questo processo si è verificato in concomitanza con l'esplosiva crescita economica cinese che, avvenuta fondamentalmente negli anni Ottanta e Novanta con il forte supporto dato dalla politica governativa allo sviluppo industriale e infrastrutturale, ha comportato per la Repubblica Popolare la necessità di un'ingente quantità di materie prime (tra cui carbone e minerali di ferro), di cui l'Australia era ricca.

4. Strategie geopolitiche, alleanze economiche e scambi culturali nel "secolo Asiatico"

L'avvento degli anni 2000 ha segnato dunque, quasi inevitabilmente, una fase di avvicinamento tra Canberra e Pechino, evidenziata per esempio dai frequenti incontri ufficiali del Premier Howard e dei presidenti cinesi Jiang Zemin e Hu Jintao. Quest'ultimo, durante la sua visita dell'ottobre 2003, ha tenuto uno storico discorso nel Parlamento australiano: per la prima volta un leader asiatico ha parlato in quella sede, e l'accoglienza riservata alle sue parole è stata particolarmente calorosa, con una standing ovation da parte di entrambe le ali parlamentari⁹.

Il miglioramento delle relazioni politiche è stato accompagnato da una rapida e consistente espansio-

ne di quelle economiche e commerciali. Già negli anni del governo Howard, inoltre, due temi a scale diverse e sovrapposte hanno attratto l'attenzione di Canberra: da un lato le relazioni politiche ed economiche esistenti tra Cina, USA e Giappone, dall'altro lato quelle in atto tra la Cina e gli Stati di tutta la regione Asia-Pacifico. Ciò nell'avveduta consapevolezza che il futuro dell'economia australiana dipendesse non solo dalle relazioni dirette tra l'Australia e la Cina, ma anche dalla natura ed evoluzione dei rapporti tra la Cina e le grandi e piccole potenze di una delle macro regioni più dinamiche del pianeta, destinata ad assumere un ruolo di estrema rilevanza nei nuovi equilibri geopolitici mondiali: "Australia's trade with Asian economies other than China's will increasingly be influenced by the nature of their trade with China... The place China ultimately assumes in the world economic order and the economic relationships between China and the US and Japan are as important to Australia's economic future as the direct relationship between Australia and China" (Edwards 2005, 13).

Il tasso di cambio competitivo, la bassa inflazione, la deregolamentazione finanziaria, i tagli dei dazi, l'apertura all'economia globale, il mutamento nella composizione delle esportazioni (con le esportazioni industriali e soprattutto di servizi divenute gradualmente più rilevanti di quelle agricole), l'incremento degli investimenti diretti all'estero, sono tutti fattori che hanno visto all'inizio del nuovo millennio l'Australia impegnarsi nella politica estera della cosiddetta "middle power diplomacy" (Wilkins, 2017, p. 110), anche al fine di risultare sempre più integrata e protagonista nell'economia regionale dell'Asia Pacifico, in una fase in cui, a sua volta, la Cina è emersa come enorme mercato guidato dalle forze gemelle dell'industrializzazione e dell'urbanizzazione.

Inoltre, nei primi anni 2000 la politica governativa cinese ha cominciato a dare importanza anche allo sviluppo del terziario, soprattutto in aree chiave come quella finanziaria e immobiliare: ciò ha generato consistenti opportunità di mercato per gli attori stranieri più competitivi, e anche le aziende australiane sono scese in campo per concorrere in un settore dalle grandi potenzialità.

Il primo decennio del nuovo millennio ha dunque provato inequivocabilmente che questo sarebbe stato il secolo asiatico; l'inarrestabile trasformazione dell'economia della regione Asia Pacifico, destinata a diventare un fondamentale motore economico a scala globale e la sede di un'ampia parte della classe media mondiale, ha portato gli australiani alla consapevolezza della necessità di inserirsi in modo concreto e oculato in tale processo. Di fatto, il legame sempre più serrato tra l'economia australiana e quella cinese ha prodotto l'e-

⁹ Il presidente Hu Jintao ha fatto in quell'occasione affermazioni di grande amicizia, auspicando che l'Australia potesse essere per la Cina "un partner a lungo termine".

clatante risultato che nel 2007 la Repubblica Popolare ha superato gli Stati Uniti al primo posto nelle importazioni australiane, e nel 2009 ha superato il Giappone come maggiore mercato delle esportazioni della Confederazione¹⁰.

Lo stesso processo migratorio ha conosciuto negli anni Duemila un forte incremento: i dati più recenti pubblicati in proposito dall'Australian Bureau of Statistics [ABS] (2018a) mostrano come nella Confederazione vivessero nel 2016 oltre 526.000 residenti australiani nati in Cina, rispetto ai 387.420 registrati solo cinque anni prima. Nel corso delle ultime due decadi la crescita suddetta ha portato i residenti nati in Cina a posizionarsi quantitativamente solo dopo quelli nati in Australia, Gran Bretagna e Nuova Zelanda, superando comunità tradizionalmente molto cospicue quali quelle vietnamita, italiana e greca. Questa presenza in così rilevante crescita ha portato anche notevoli cambiamenti non solo nella percezione dei cinesi da parte della popolazione bianca (Rogers et al. 2017), ma anche nella struttura e organizzazione delle principali Chinatown australiane (Wong 2016; Anderson 2018;), oltre che nelle geografie residenziali e nelle stesse trasformazioni spaziali delle grandi città accoglienti, Sydney e Melbourne in primis (Burnley 2002; Levin 2012; Rogers 2017).

Va peraltro rilevato come non sempre, anche in questa fase di grande espansione, le relazioni commerciali e politiche tra i due Paesi siano state del tutto idilliache: certamente emblematico a tale riguardo è stato il cosiddetto "Rio Tinto espionage case", un vero e proprio caso di spionaggio industriale che per parecchi mesi ha suscitato l'attenzione di media e opinione pubblica internazionali. Il caso è esploso nel luglio 2009, quando quattro dirigenti (un australiano e tre cinesi) della sede di Shanghai del colosso minerario anglo-australiano Rio Tinto Group (la terza più grande società mondiale del settore) sono stati arrestati con la gravissima accusa di corruzione e spionaggio per furto di segreti di Stato. Lo scandalo si è da subito presentato denso di ambiguità, e ha alimentato in Australia il sospetto che l'inchiesta giudiziaria cinese celasse in verità una manovra politica spregiudicata causata dal duro scontro in corso proprio

in quel periodo tra la multinazionale e le autorità cinesi stesse¹¹.

Malgrado questi incidenti di percorso, il processo di grande apertura del mondo economico e politico australiano verso la Cina e la regione Asia-Pacifico è continuato senza sosta: significativo risulta sicuramente in proposito il Libro Bianco voluto dal Primo Ministro Laburista Julia Gillard, convinta che "Thriving in the Asian century requires our nation to have clear plan to seize the economic opportunities that will flow and manage the strategic challenges that will arise. There are also great social and cultural benefits to be had from broadening and deepening our people-to-people links across the region" (Australian Government, 2012, ii).

Pubblicato nel 2012 come piano strategico per cogliere le opportunità offerte da questo specifico periodo storico, nella prospettiva di presentare l'Australia nel 2025 come nazione protagonista e vincente in un quadro politico, sociale ed economico in profonda trasformazione, il Libro Bianco parte dal presupposto che "our nation has the strength that comes from a long history of engagement with countries in Asia. Australia's relationships in our region are strong and robust, including with Asian nations like China, Japan, India, Indonesia and Republic of Korea (South Korea). But in the Asian century we must enter a new phase of deeper and broader engagement", e intende conseguentemente fornire "a road map for the whole of Australia – governments, business, unions, and the broader community – in this next phase. Our goal is to secure Australia as a more prosperous and resilient nation that is fully part of our region and open to the world" (2012, 1)¹².

L'interazione di questi numerosi fattori di stimolo ha portato anche allo sviluppo dell'importante ramo degli investimenti: quelli australiani in Cina incentrati principalmente nel settore alimentare, dell'ambiente, della finanza e dei servizi legali; quelli cinesi in Australia fon-

¹⁰ Per comprendere la rapidità di tale processo, basti pensare che alla fine degli anni Novanta i mercati di esportazione più importanti per l'Australia erano, nell'ordine, Giappone, Stati Uniti, Corea del Sud, Nuova Zelanda, Regno Unito; la Cina, in sesta posizione, precedeva di poco Singapore. Non molto diverso il comparto delle importazioni, con la Germania appaiata alla Cina in quarta posizione. I dati, riferiti al 1999, sono dell'Australian Bureau of Statistics (ABS). Per quanto riguarda il traffico inverso, nel 2016 l'Australia era il quinto maggior paese di importazione e il 13esimo maggior Paese di esportazione di merci per il mercato cinese (dati del National Bureau of Statistics of China).

¹¹ In effetti, gli arresti si sono verificati in un periodo delicato e controverso che ha visto Australia e Cina confrontarsi sullo scottante settore minerario. Il motivo del contendere ha coinvolto due nodi fondamentali: da un lato le difficili negoziazioni tra i due Paesi relative al prezzo del ferro per il periodo 2009-2010, dall'altro il rifiuto dato da Rio Tinto di vendere ulteriori quote di partecipazione alla Compagnia statale cinese Chinalco, che avrebbe voluto rafforzare la sua posizione nell'azionariato passando dal 9 al 18%.

¹² Col preciso scopo di pianificare strategie di sviluppo e integrazione che si basino su scelte e non su casualità, il Libro Bianco (al quale si rimanda) individua 25 obiettivi che l'Australia dovrebbe perseguire entro il 2025 al fine di costruire un'economia più prospera, solida, diversificata, aperta, flessibile e profondamente integrata coi mercati asiatici in crescita, primo fra tutti quello cinese. In tal senso, i pilastri produttivi su cui puntare vengono individuati nella formazione ed educazione, innovazione, ammodernamento infrastrutturale, sistema fiscale, sistema normativo, sostenibilità ambientale.

dati principalmente sul settore minerario, immobiliare, delle costruzioni e sull'import-export di servizi finanziari e assicurativi¹³. Hanno conosciuto una forte crescita anche le relazioni collegate al mondo della formazione scolastica e universitaria (con grande incremento della mobilità giovanile)¹⁴, a quello culturale in genere, a quello turistico¹⁵. I due Stati hanno incrementato le relazioni militari legate all'ambito della difesa (per esempio con visite ripetute di navi da guerra nei rispettivi porti), e si sono inoltre impegnati nella cooperazione con istituzioni regionali e internazionali, partecipando attivamente agli incontri e alle iniziative dell'APEC e dell'ASEAN.

Di particolare importanza sono anche stati gli accordi bilaterali: estremamente significativa è a tale proposito la sottoscrizione dell'accordo di libero scambio siglato a Canberra nel giugno 2015 tra i ministri del commercio australiano e cinese, Andrew Robb e Gao Hucheng. Lo storico accordo, i cui negoziati erano iniziati 10 anni prima, è entrato in vigore nel dicembre 2015: è il cosiddetto China-Australia Free Trade Agreement (ChAFTA) e riguarda merci, servizi e investimenti. Come si legge nel Preambolo, esso è "inspired by their longstanding friendship and growing bilateral economic and trade relationship since the establishment of

diplomatic relations in 1972", e muove dall'intenzione "to strengthen their economic partnership and further liberalise bilateral trade and investment to bring economic and social benefits, to create new opportunities for employment and to improve the living standards of their peoples", creando "an expanded market for goods and services in their territories through establishing clear rules governing their trade which will ensure a predictable, transparent and consistent commercial framework for business operations" (Australian Government 2015)¹⁶.

Il brusco calo registrato dalla crescita economica cinese nella seconda metà del 2015 ha segnato un inequivocabile rallentamento del potente gigante asiatico, e – avendo coinvolto in modo significativo la siderurgia – ha inevitabilmente prodotto importanti ripercussioni negative sul prezioso settore minerario australiano, che ha fortemente risentito dell'eccesso di offerta. In particolare, sono crollati i prezzi del carbone e dei minerali di ferro, il che ha indotto alcune compagnie minerarie a tagliare i costi (spesso con riduzione dei salari, dei posti di lavoro e degli investimenti), se non a chiudere e a dichiarare fallimento: una ricerca pubblicata nel 2017 dalla National Australia Bank ha rilevato come questo trend al ribasso sia tuttora in corso e destinato a continuare, tanto che gli investimenti minerari nel settore del carbone potrebbero diminuire del 70% nei prossimi anni, con 50.000 posti di lavoro in meno¹⁷.

In tale contesto fluido e complesso, nel quale l'economia australiana mostra, come si è visto, anche la propria vulnerabilità, è quanto mai necessario che permanga la prudente consapevolezza che "the success story of growth tends to override more disaggregated and less

¹³ Secondo i dati dell'Australian Bureau of Statistics (ABS), pubblicati alla voce *Foreign Investment Statistics* (2018b), gli investimenti australiani in Cina nel 2017 sono ammontati a 40,7 miliardi di dollari. La Cina è risultato in tal modo il quinto Stato dove l'Australia ha maggiormente investito (dopo, nell'ordine, Stati Uniti, Gran Bretagna, Giappone e Nuova Zelanda), ma quello che nell'ultimo quinquennio ha conosciuto la massima crescita del settore (+28,7%). A loro volta, gli investimenti cinesi in Australia sono ammontati nel 2017 a 65 miliardi di dollari, posizionando la Cina al nono posto tra i maggiori investitori nella Confederazione; anche in questo caso, la Cina ha però registrato negli ultimi cinque anni la maggior crescita nel settore rispetto a tutti gli altri Paesi (+21,6%).

¹⁴ I dati relativi alle 10 maggiori destinazioni estere internazionali scelte dagli studenti universitari nel 2016 vedono al primo posto gli Stati Uniti, seguiti dalla Gran Bretagna e dall'Australia (Unesco Institute of Statistics, 2018). Quest'ultima, con 335.512 presenze di studenti stranieri, vede di gran lunga la preponderanza di cinesi (33,5%), seguiti da indiani (14,8%) e malesi (4,5%). Per contro, dei quasi 40.000 giovani australiani che si sono recati all'estero per compiere i propri studi universitari, l'11,5% ha scelto gli Stati Uniti, il 10,3% la Cina e l'8% la Gran Bretagna (ABS 2017). Questo forte afflusso di studenti ha portato anche a dei mutamenti sociali all'interno delle maggiori città universitarie: interessante risulta in proposito lo studio compiuto da Lobo (2012) sulla presenza delle giovani studentesse asiatiche a Melbourne.

¹⁵ Le statistiche australiane sul turismo (ABS 2018c) indicano che nel 2017 sono entrati in Australia circa 9 milioni di turisti stranieri: per la prima volta, nell'anno considerato, i visitatori cinesi hanno raggiunto ed eguagliato al vertice degli ingressi internazionali quelli neozelandesi (ciascuno per il 15,4% del totale), distanziando quelli statunitensi posizionati al terzo posto con il 9%. I 9.100.000 australiani che si sono nel medesimo anno recati all'estero hanno preferito, nell'ordine, la Nuova Zelanda, l'Indonesia, gli Stati Uniti. La Cina è al sesto posto, costituendo la destinazione del 5% dei turisti in uscita.

¹⁶ L'importante e corposo documento è suddiviso in 17 capitoli, di cui si riportano i titoli a scopo esemplificativo: 1) Initial provisions and definitions; 2) Trade in goods; 3) Rules of origin and implementation procedures; 4) Customs procedures and trade facilitation; 5) Sanitary and phytosanitary measures; 6) Technical barriers to trade; 7) Trade remedies; 8) Trade in services; 9) Investment; 10) Movement of natural persons; 11) Intellectual property; 12) Electronic commerce; 13) Transparency; 14) Institutional Provisions; 15) Dispute settlement; 16) General provisions and exceptions; 17) Final provisions. L'intero testo dell'Accordo in inglese è reperibile presso: <https://www.dfat.gov.au/trade/agreements/in-force/chafta/official-documents/Pages/official-documents.aspx>.

¹⁷ Secondo i dati della National Australia Bank, tra l'inizio del boom del settore minerario nel 2005 e il suo picco nel 2013 sono stati creati oltre 120.000 posti di lavoro. Tra il 2013 e il 2015 se ne sono persi 46.000, in particolare negli Stati del Western Australia e del Queensland (NAB 2017). Lo stesso Roy Green, accademico e dal 2017 nuovo presidente del porto australiano di Newcastle (uno dei primi al mondo per l'esportazione di carbone), si è dichiarato intenzionato a diversificare velocemente il traffico dello scalo, altrimenti destinato a perdere il proprio primato commerciale: potrebbe dunque avere inizio quello che è già stato definito "a seismic shift in the move away from coal investment. The beginning, in fact, of a post-coal regional economy" (McGowan 2017).

sanguine analyses of the social effects of globalization in Australia” (Conley 2009, 236). Al presente, il settore minerario resta comunque saldamente al primo posto nelle esportazioni australiane in Cina, anche se si sta riscontrando una significativa crescita delle esportazioni di servizi e di prodotti agricoli (in entrambi i cui comparti la Cina risulta il maggior mercato australiano).

5. Conclusioni: due casi emblematici

Come si è visto, l'evoluzione dei rapporti politici e commerciali instaurati dall'Australia con la Cina è stata segnata da periodi e vicende di alterna fortuna. A conclusione di questa sintetica analisi geostorica, necessaria non solo a comprendere le complesse dinamiche in corso, ma anche a ipotizzare possibili scenari per gli anni a venire allo scopo di individuarne le ricadute, in termini geopolitici, economici e territoriali, pare interessante riportare, a titolo esemplificativo, gli esiti differenti di due iniziative che hanno visto già negli anni Novanta del secolo scorso due affermate aziende australiane investire cospicui capitali nel gigante asiatico.

Il primo caso riguarda la Foster's, azienda leader nella produzione della birra, nata alla fine del XIX secolo ad opera dei fratelli Foster di Melbourne. A seguito delle riforme economiche introdotte da Deng Xiaoping, il mercato della birra ha conosciuto in Cina un forte incremento, e nel corso degli anni Novanta del Novecento la produzione interna è aumentata considerevolmente, fino a toccare i 19 milioni di tonnellate nel 1997 e i 22 milioni nel 2002. Ciò ha indotto alcune aziende straniere particolarmente aperte all'internazionalizzazione a tentare di introdursi nel frammentato mercato cinese – dominato da piccole fabbriche regionali – attraverso joint venture con le imprese locali.

È stato questo il caso, tra le altre, della britannica SABMiller, della belga InBev, della statunitense Anheuser-Busch e, appunto, dell'australiana Foster's. Quest'ultima si è lanciata sul mercato cinese stipulando tra il 1993 e il 1995 alcune joint venture con fabbriche locali a Shanghai, nella provincia di Guandong e a Tianjin: l'obiettivo era di affermarsi a scala nazionale nella distribuzione di un mercato ampio, in veloce crescita, ma molto competitivo. In particolare, però, la Foster's ha commesso il grave errore di credere “that the brewers could sell their product across all of China. The Chinese distribution system is a labyrinthine construction that for the most part actively impedes, rather than facilitates, the availability of goods. Even selling to local retailers is often a struggle. Foster's experience provides a clear example of how difficult the distribution system was” (Gionea 2009, 170).

L'insuccesso dell'inserimento nel circuito distributivo e le forti perdite subite hanno indotto l'azienda australiana a ridimensionare la sua produzione in Cina già nel 1999 con la vendita delle fabbriche di Tianjin e del Guandong, a cui nel 2006 è seguita anche la vendita della terza fabbrica di Shanghai. Da tali decisioni emerge la consapevolezza, maturata evidentemente troppo tardi, di avere compiuto una scelta commerciale troppo azzardata, andando a inserirsi in un comparto tra il primo e il secondo settore dove già lo specifico prodotto conosceva in Cina un mercato fidelizzato e una distribuzione capillarmente organizzata.

Ben diversa è stata invece la vicenda della Macquarie Bank, importante gruppo di investimenti di Sydney, che iniziò a operare in Cina nel 1995, fornendo la gestione dei fondi per lo sviluppo di proprietà residenziali da un ufficio a Tianjin. L'anno successivo l'azienda australiana aveva già allargato le sue attività a Shanghai; nel 2002 era divenuta la prima banca straniera nel mercato dei mutui cinesi, e nel 2005 iniziò a creare un proprio portfolio di proprietà in Cina, acquisendo a Shanghai la Xin Mao Tower, un edificio di venti piani di uffici (Thompson 2005).

Il primo decennio del XXI secolo ha visto il continuo incremento della sua rete di relazioni con il mondo commerciale e finanziario cinese: valga il fatto che l'ormai ben strutturato e considerato “Macquarie's China team had systematically established good terms with the Agricultural Bank's selection committee, including representatives from the Finance Ministry and China Investment Corporation (China's sovereign wealth fund), as well as lower-level workers who might have influence over them” (Garnault 2010). La continua e attenta presenza del potente gruppo australiano nel mondo commerciale cinese è stata anche recentemente confermata dall'interessante iniziativa che ha visto la Macquarie Bank creare uno specifico indicatore economico finalizzato al monitoraggio e all'interpretazione dell'andamento del settore industriale locale¹⁸, inserendosi con successo e intraprendenza competitiva in un comparto fortemente dinamico e costantemente monitorato dagli esperti (Liu, Gurran 2017; Rogers, Wiesel 2018; Ting et al. 2018).

È parso opportuno citare in conclusione queste due differenti esperienze, proprio in quanto risultano emblematiche di una realtà che, come si è visto, ha da sempre mostrato ambivalenze, in un continuo alternarsi (e a volte sovrapporsi) di periodi di intesa e di frizione nel

¹⁸ Si tratta del cosiddetto *Macquarie Chinese Business Cycle Indicator* (MCBCI), che la Banca australiana ha formulato nel 2018 per ovviare al fatto che la Cina non rilasci rapporti aggiornati sulle proprie performance economiche sulla base degli internazionalmente riconosciuti *Purchasing Managers Indexes* (PMIs).

mondo politico e in quello commerciale dei due Paesi in questione.

Attualmente le condizioni del mercato cinese interno e internazionale sono – com'è noto – in una sorta, diremmo, di “fluida difficoltà”, e in tale contesto l'Australia sta considerando con attenzione e cautela le proprie relazioni col gigante asiatico: pare certo che, dal punto di vista commerciale, risulti fondamentale nei prossimi anni ridurre per Canberra l'eccessiva dipendenza dall'andamento del settore minerario, rafforzando invece il comparto agroalimentare e soprattutto quello dei servizi (in particolare finanza, turismo, educazione, trasporti e telecomunicazioni), in cui la Cina, dopo la sua storica adesione nel 2001 alla World Trade Organization, ha progressivamente liberalizzato i propri mercati, e dove le imprese australiane hanno molto da offrire.

A livello politico, non bisogna peraltro certamente trascurare che non mancano motivi di effettiva o latente tensione tra i due Paesi, a partire dalle strette relazioni tra Australia e Stati Uniti, che – se non vengono inserite in un'abile ma quanto mai delicata e complessa strategia di “diplomazia triangolare” – possono avere effetti negativi su quelle con la Cina (Doyle 2013); più in generale, le differenze ideologiche e nei sistemi politici, malgrado si siano assottigliate, rimangono sufficientemente significative da generare incomprensioni e sospetti su temi quali i diritti umani, quelli dei lavoratori, il Tibet, Taiwan e l'ambiente. Pare e resta pertanto molto complessa la difficile scelta di Canberra: “renounce its economic relationship with China to side with an economically moribund West, or betray old alliance commitments in pursuit of a lucrative relationship with a rising but ideologically alien new hegemon” (Dittmer 2012, 661).

Proprio per questo intersecarsi di ragioni, il futuro delle relazioni tra i due Stati offre sfide e incognite; certamente in Australia l'interesse e l'attenzione nei confronti della Cina permane molto alto, come viene dimostrato dalle numerose indagini di carattere economico, politico, sociale, compiute sul gigante asiatico e dal sorgere di centri e di istituti di ricerca dedicati allo studio della Cina (come l'Australian Centre on China in the World sorto nel 2010 presso la National Australian University di Canberra) e, più nello specifico, all'esame dei rapporti tra Australia e Cina (si pensi, in particolare, all'Australia-China Relations Institute sorto nel 2014 presso la University of Technology di Sydney)¹⁹.

¹⁹ Per alcune indicazioni sulle ricerche pubblicate in Australia relativamente alle relazioni politiche e commerciali con la Cina si rimanda in bibliografia. L'*Australia-China Relations Institute (ACRI)* è stato fondato da un gruppo di esperti con l'apposito scopo di studiare le relazioni tra i due Paesi. Le sue molte iniziative e pubblicazioni sono indicate e aggiornate sul relativo sito.

È peraltro fuor di dubbio che nessuna delle sfide pressanti che il nostro pianeta sta fronteggiando può e potrà in futuro venire risolta, o anche solo affrontata concretamente, senza la partecipazione della Cina: lo sviluppo economico, i cambiamenti climatici, l'invecchiamento della popolazione, la riduzione della povertà, l'inquinamento, l'antiterrorismo sono solo alcuni dei tanti problemi di una realtà estremamente complessa che vede la Cina protagonista nella scelta e gestione di iniziative e decisioni nodali (Rudolph, Szonyi 2018).

L'Australia è oggi cosciente di due fattori essenziali e connessi: se da un lato la Cina è al centro della vivacissima, affollata e complessa economia regionale in cui essa è inserita, è altrettanto evidente che la posizione strategica della Confederazione in termini economici e politici la pone come perno di una Via della seta orientale parallela e integrata alla ben nota *One Belt One Road Initiative*²⁰. In ogni caso, la lunga esperienza – analizzata in questo scritto – delle mai del tutto facili e stabili relazioni politiche e commerciali col grande Stato asiatico, porta Canberra a guardare con un misto di cautela e di ottimismo al futuro dei suoi rapporti con Pechino, nella peraltro ormai acquisita convinzione che sia indispensabile e necessario conoscere approfonditamente le “dinamiche contraddizioni” del potente interlocutore (Gill, Jakobson 2017), non limitandosi dunque a parlare *della*, ma impegnandosi piuttosto a parlare *con* la Cina.

Se è infatti vero che “as the global centre of gravity shifts to our region, the tyranny of distance is being replaced by the prospects of proximity. Australia is located in the right place at the right time – in the Asian region in the Asian century” (Australian Government 2012, 1), risulta tanto più chiaro e inequivocabile che le iniziative in essere e in previsione non possano sottovalutare le esperienze passate (anzi, ne traggano gli opportuni insegnamenti), né possano prescindere da un'accurata e mirata pianificazione che “riposizioni” il ruolo di Canberra rispetto all'Asia-Pacifico e alla Cina in particolare (Elias, Johnson 2010): a tal fine, è indispensabile un'approfondita conoscenza del mondo e della società cinese nel suo complesso, nella necessaria consapevolezza che non si possa trascurare (pena il possibile, se non inevitabile, fallimento) il fatto di “dealing with various

²⁰ Com'è noto, l'iniziativa denominata *One Belt One Road* è un piano organico per la realizzazione della cosiddetta Nuova Via della Seta; annunciata dal presidente cinese Xi Jinping nel 2013, risulta essenziale negli obiettivi di rivitalizzazione dell'economia cinese attraverso l'incremento del PIL e la creazione di nuovi legami internazionali. “In particolare, con questa strategica ‘diplomazia delle infrastrutture’ la Cina mira a promuovere il suo ruolo nelle relazioni globali, favorendo i flussi di investimenti internazionali e gli sbocchi commerciali dei propri prodotti, mettendosi in diretta concorrenza con le istituzioni finanziarie a guida statunitense, russa e giapponese” (Lucchesi 2018, 28).

social and cultural challenges involved in reaching out to a market that has unique cultural nuances” (Chikweche 2017, 154).

Si auspica che la delineazione data in questo scritto del vario intersecarsi di quei tanti fili che hanno disegnato nel tempo la composita tessitura delle relazioni tra Australia e Cina, possa essere considerata come una prima e utile base conoscitiva e possa trovare un prosieguo in ricerche che impegnino, anche nel nostro Paese, studiosi giustamente e necessariamente attenti all’incrocio interscalare dei rapporti tra due Stati che solo una visione miope e anacronistica potrebbe far definire e ritenere da noi lontani e, ancor peggio, conseguentemente di marginale interesse.

Riferimenti bibliografici

- Anderson, K. (2018). Chinatown dis-oriented: shifting standpoints in the age of China. *Australian Geographer*, 49 (1), 133-148.
- Andrews, E.M. (1985). *Australia and China. The Ambiguous Relationship*. Carlton, Melbourne University Press.
- Australian Bureau of Statistics (ABS) (2017). *International mobility of Australian University students in 2016*. Belconnen, Australian Government.
- Australian Bureau of Statistics (ABS) (2018a). *Chinese New Year insights. 2016*. Belconnen, Australian Government.
- Australian Bureau of Statistics (ABS) (2018b). *Foreign Investment Statistics, 2017*. Belconnen, Australian Government.
- Australian Bureau of Statistics (ABS) (2018c). *Overseas Arrivals and Departure: Short-terms visitor arrivals to Australia; Short-terms resident returns to Australia, 2017*. Belconnen, Australian Government.
- Australian Government (2012). *Australia in the Asian Century*. White Paper, October 2012. Canberra, Commonwealth of Australia. https://www.defence.gov.au/whitpaper/2013/docs/australia_in_the_asian_century_white_paper.pdf
- Australian Government, Department of Foreign Affairs and Trade (2015). *China-Australia Free Trade Agreement*. <https://www.dfat.gov.au/sites/default/files/chafta-agreement-text.pdf>
- Au-Yeung, W., Keys, A., Fischer, P. (2012). Australia-China: no just 40 years. *Economic Roundup Issue*, 4, 8-41.
- Bell C. (1988). *Dependent Ally: a Study in Australian Foreign Policy*. Melbourne, Oxford University Press.
- Berry, M., Engels, B. (2018) Global Prospects: the Asian Century? In: Clark, G.L., Feldman, M.P., Gertler, M.S., Wojcik, D. (a cura di). *The New Oxford Handbook of Economic Geography*. Oxford: Oxford University Press.
- Blainey, G. (1984). *All for Australia*. North Ryde, Methuen Haynes.
- Broinowski, A. (2007). *Allied and Addicted*. Melbourne, Scribe.
- Burnley, I.H. (2002). Evolution of Chinese settlement geographies in Sydney, Australia. *Urban Geography*, 23 (4), 365-387.
- Chikweche, T. (2017). LJ Hooker’s reach to China. In: Fletcher, R., Crawford, H. (a cura di). *International Marketing. An Asia-Pacific Perspective*. Melbourne, Pearson Australia.
- Chung, M. (2007). The importance of overcoming cultural barriers in establishing brand names: an Australian Company in China. *Innovative Marketing*, 3 (2), 33-43.
- Chung, M. (2008). *Shanghaied: Why Foster’s Could not survive China*. Melbourne: Heidelberg Press.
- Ciro, T., Mascitelli, B., Muthaly, S. (a cura di) (2009). *Australia and the global economy*. Ballan, Connor Court Publishing Pty Ltd.
- Committee for Economic Development of Australia (CEDA) (2005). China in Australia’s Future. *Growth*, 55 (Numero monografico).
- Clark, G.L., Feldman, M.P., Gertler, M.S., Wojcik, D. (a cura di) (2018). *The New Oxford Handbook of Economic Geography*. Oxford, Oxford University Press.
- Committee for Economic Development of Australia (2005). *China in Australia’s future/Committee for Economic Development of Australia*. Melbourne: Committee for Economic Development of Australia.
- Conley, T. (2009). *The Vulnerable Country; Australia and the Global Economy*. Sydney, University of New South Wales Press.
- Connors, M., Davison, R., Dosch, J. (a cura di) (2018). *The New Global Politics of the Asia-Pacific: Conflict and Cooperation in the Asian Century*. Abingdon, Routledge.
- D’Sylva, D. (2009). *Jewels in the Australian Crown*. Sunnyside Hills, Book Pal.
- Dittmer, L. (2012). Sino-Australian relations: A Triangular Perspective. *Australian Journal of Political Science*, 47 (4), 661-675.

- Doyle, R. (2013). *The geopolitical power shift in the Indo-Pacific region: America, Australia, China and triangular diplomacy in the twenty-first century*. Lanham, Lexington Books.
- Edwards, J. (2005). The development and significance of the Australia-China economic relationship. *Growth*, 55, 12-17.
- Elias, J., Johnson, C. (2010). On Re-engaging Asia. *Australian Journal of Political Science*, 45 (1), 1-12.
- Fletcher, R., Crawford, H. (a cura di) (2017). *International Marketing. An Asia-Pacific Perspective*. Melbourne, Pearson Australia.
- Fung, E.S.K., MacKerras, C. (1985). *From Fear to Friendship: Australia's Policies Towards the People's Republic of China*. St. Lucia, University of Queensland Press.
- Garnault, J. (2010). Macquarie's getting well connected in China. *The Sydney Morning Herald*, 2/10/2010. <https://www.smh.com.au/business/macquaries-getting-well-connected-in-china20101001-1616u.html>
- Garnaut, R. (2011). Australian opportunities through the Chinese structural transformation. *The Australian Economic Review*, 44 (4), 437-445. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1467-8462.2011.00662.x>.
- Garnaut, R., Fang, C. Song, L. (a cura di) (2013). *China: a New Model for Growth and Development*. Canberra, Australian National University Press.
- Gill, B., Jacobson, L. (2017). *China Matters: Getting It Right for Australia*. Carlton, La Trobe University Press.
- Gionea, J. (2005). *International Trade and Investment. An Asia-Pacific Perspective*. Sydney, McGraw-Hill Australia.
- Gionea, J. (2009). Australian Foreign Direct Investment. In: Ciro, T., Mascitelli, B., Muthaly, S. (a cura di). *Australia and the global economy*. Ballan, Connor Court Publishing Pty Ltd.
- Hill, C., Cromk, T., Wickramasekera, R. (2008). *Global business today: an Asia Pacific perspective*. Sydney, McGraw-Hill Irwin Australia.
- Jayasuriya, L., Pookong, K. (1999). *Asianisation of Australia? Some Facts about the Myths*. Melbourne, Melbourne University Press.
- Kahn, M.E., Siqi, Z. (2016). *Blue Skies over Beijing: Economic Growth and the Environment in China*. Princeton, Princeton University Press.
- Levin, I. (2012). Chinese migrants in Melbourne and their house choices. *Australian Geographer*, 43 (3), 303-320.
- Lewis, W.G. (1981). Donald, William Henry (1875-1946). In *Australian Dictionary of Biography*, vol. 8. National Centre of Biography, Australian National University, 317-318 (volume pubblicato nel 1981). <http://adb.anu.edu.au/biography/donald-william-henry-5992/text10229>
- Lewis, G., Zalant, T. (2005). Can Australia compete internationally? The old question revisited in the light of new evidence. *Asia Pacific Business Review*, 11 (3), 309-326. DOI: <https://doi.org/10.1080/13602380500068516>
- Liu, S., Gurrán, N. (2017). Chinese investment in Australian housing: push and pull factors and implications for understanding international housing demand. *International Journal of Housing Policy*, 17 (4), 489-511.
- Lobo, M. (2012). Reinscribing and Inhabiting the City: Young Women Students from Asia Make Melbourne Home. *Geographical Research*, 51 (2), 153-158.
- Lucchesi, F. (2018). Non solo strade: l'imponente sistema di infrastrutture e comunicazioni intermodali finalizzate alla realizzazione della Nuova Via della Seta. *Geography Notebooks*, 1, 27-41. DOI: <http://dx.doi.org/10.7358/gn-2018-001-lucc>.
- Ma, J.C., Cariter, C. (a cura di) (2003). *The Chinese diaspora: Space, Place, Mobility and Identity*. Lanham, Rowman & Littlefield.
- Ma, Z., Yang, R., Zhang, Y. (2008). Australia's direct investment in China: trends and determinants. *Economic Papers*, 1 (3), 70-86. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1759-3441.2008.tb01027.x>.
- McGowan M. (2017). Newcastle wants to reduce reliance on coal – but that's easier said than done. *The Guardian*, 18/12/2017. <https://www.theguardian.com/australia-news/2017/dec/19/port-of-newcastle-chairmans-comments-on-coal-are-basically-a-call-for-help>.
- Megalogenis, G. (2016). *Balancing Act. Australia between recession and renewal*. Collingwood, Black Inc.
- Melbourne, A.C.V. (1932). *Report on Australian Inter-course with Japan and China*. Brisbane, Government Printer.
- Menzies J., Chung, M., Orr, S. (2012). *Doing Business in China. Getting Ready for the Asian Century*. New York, Business Export Press.
- Miscitelli, B. (2009). Australia's place in global economy. In: Ciro, T., Mascitelli, B., Muthaly, S. (a cura di), *Australia and the global economy*. Ballan, Connor Court Publishing Pty Ltd.

- Nicholson, J., Thompson, B. (2005). The service opportunities in China for Australian Business. *Growth*, 55, 48-55.
- National Australia Bank (NAB) Group Economics (2017). *NAB Markets Research: Outlook for 2017*.
- Perkins, D. (2015). *The Economic Transformation of China*. Singapore, World Scientific Press.
- Qingguo, J., Tingting, Z. (2005). Towards a mature relationship: China and Australia. *Growth*, 55, 30-35.
- Rogers, D. (2017). Public perceptions of foreign and Chinese real estate investment: intercultural relations in Global Sydney. *Australian Geographer*, 48 (4), 437-455.
- Rogers, D., Wiesel, I. (2018). Australian urban geographies of housing in the context of the rise of China in the 'Asian Century'. *Geographical Research*, 56 (4), 393-400.
- Rogers, D., Wong, A., Nelson, J. (2017). Public perceptions of foreign and Chinese real estate investment: intercultural relations in global Sydney. *Australian Geographer*, 48 (1), 437-455.
- Rudolph, J., Szonyi, M. (a cura di) (2018). *The China Questions. Critical Insights into a Rising Power*. Cambridge-London, Harvard University Press.
- Scappatura V. (2014). The role of the AALD in preserving, the Australia-US alliance. *Australian Journal of Political Science*, 49 (4), 596-610.
- Shambaugh, D., Yahuda, M. (a cura di) (2014). *International Relations of Asia*. Lanham, Rowman & Littlefield.
- Sheridan, G. (2010). Distorted vision of future US-China relations. *The Australian*, 11/9/2010.
- Sim, A.B., Teoh, H.Y. (1994). Internationalisation of Australian business in the Asia-Pacific region: issues and prospects. *The International Executive*, 38 (4), 435-464. DOI: <https://doi.org/10.1002/tie.5060360405>.
- Snappe, R.L., Gropp, L., Luttrell, T. (1998). *Australian Trade Policy 1965-1997. A Documentary History*. St Leonards, Allen & Unwin Australia.
- Tang, W. (2016). *Populist Authoritarianism: Chinese Political Culture and Regime Sustainability*. New York, Oxford University Press.
- Ting, C., Newton, P., Stone, W. (2018). Chinese migration, consumption and housing in 21st century Australia. *Geographical Research*, 56 (4), 421-433.
- Thompson, P., Macklin, R. (2004). *The man who died twice: the life and adventures of Morrison of Peking*. St Leonards, Allen & Unwin Australia.
- Tinney, J. (2009). Australian Trade Policy. A historical approach and current trends. In: Ciro, T., Mascitelli, B., Muthaly, S. (a cura di). *Australia and the global economy*. Ballan, Connor Court Publishing Pty Ltd.
- Unesco Institute for Statistics (2018). *Global student mobility – Destinations and origins*. Montreal.
- Uren, D. (2012). *The Kingdom and the Quarry. China, Australia, Fear and Greed*. Collingwood, Black Inc.
- Yueh, L. (2013). *China's Growth. The Making of an Economic Superpower*. Oxford, Oxford University Press.
- Walker, D. (1999). *Anxious Nation: Australia and the Rise of Asia 1850-1939*. St. Lucia, University of Queensland Press.
- Wang,, Y. (2012). *Australia-China Relations post 1949. Sixty Years of Trade and Politics*. Farnham, Ashgate.
- White, H. (2010). *Power Shift. Australia's Future between Washington and Beijing*. Collingwood, Black Inc.
- White, H. (2014). Australia's Choices in the Asian Century. In: Shambaugh, D., Yahuda, M. (a cura di). *International Relations of Asia*. Lanham, Rowman & Littlefield.
- Wilkins, T. (2017). Australia and middle power approaches to Asia Pacific regionalism. *Australian Journal of Political Science*, 52 (1), 110-125.
- Wong A. (2016). Transnational real estate in Australia: new Chinese diaspora, media representation and urban transformation in Sydney's Chinatown. *International Journal of Housing Policy*, 17 (1), 97-119.
- Woods M. (2018). Rural cosmopolitanism at the frontier? Chinese farmers and community relations in Northern Queensland, c.1890-1920. *Australian Geographer*, 49 (1), 107-131.
- Wu Lien-The (2007). Reminiscences of George E. Morrison; and Chinese Abroad. *East Asian History*, 34, 61-78.



Citation: F. Dini (2019) Da Genova a Detroit a Pechino. Geografie economiche della globalizzazione. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 2(2): 17-27. doi: 10.13128/bsgi.v2i2.977

Copyright: © 2019 F. Dini. This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<http://www.fupress.com/bsgi>) and distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

Da Genova a Detroit a Pechino. Geografie economiche della globalizzazione

From Genoa to Detroit to Beijing. Economic Geographies of Globalisation

FRANCESCO DINI

Dipartimento di Scienze per l'Economia e l'Impresa, Università degli Studi di Firenze, Italia
E-mail: francesco.dini@unifi.it

Abstract. China is an exceptional space under many aspects and proposes very thorny problems about current conditions of globalization, markets and capitalism. In the large literature on China of the last decades a particular space is occupied by Giovanni Arrighi and his *Systemic Cycles of Accumulation*, an organic theory of capitalism, but also a theory of hegemonic transitions. Arrighi presented this theory in his work *The Long Twentieth Century* (1994), which discussed the exhaustion of the US systemic cycle, but did not identify China as the emerging power. This would happen only thirteen years later, with his other work *Adam Smith in Beijing*. The article discusses this strange case of presbyopia, curious if we consider the conceptual depth and analytical accuracy of Arrighi. Moreover, starting from the Chinese case, it discusses the theory of Systemic Cycles of Accumulation, as it can contribute to a geographical reading of contemporary world economy and politics.

Keywords: Arrighi, cycles, accumulation, China.

Riassunto. La Cina è uno spazio eccezionale sotto numerosi punti di vista e pone problemi molto delicati quando si parla di globalizzazione, mercati e capitalismo. Nella vasta e diversificata letteratura che si è occupata negli ultimi decenni del caso cinese, un ruolo particolare ricopre il lavoro di Giovanni Arrighi e in modo particolare la sua *teoria dei cicli sistemici di accumulazione*, teoria organica del capitalismo ma anche delle transizioni egemoniche. La teoria viene presentata da Arrighi nel 1994 nel suo lavoro *The Long Twentieth Century*, che affronta il tema dell'esaurirsi del ciclo sistemico degli Stati Uniti, ma non individua la Cina come la potenza emergente; ciò avverrà solo tredici anni dopo, con l'altro lavoro *Adam Smith in Beijing*. L'articolo discute questo caso di presbiopia, assai strano alla luce della profondità concettuale e delle l'accuratezza analitica di Arrighi. Inoltre, traendo spunto dal caso cinese, discute la teoria dei cicli sistemici di accumulazione per quanto essa può contribuire a una lettura geografica dell'economia e della politica contemporanee.

Parole chiave: Arrighi, cicli, accumulazione, Cina.

1. Introduzione

È banale, ma va ripetuto che la globalizzazione ha sconvolto in poco tempo la geografia economico-politica del Pianeta. Prima di essa un insieme di leggi obbligava i capitali a permanere in larga misura nei mercati interni dei paesi occidentali, garantendo crescita e piena occupazione. Con essa i capitali sono stati liberati da questo cogente vincolo geografico, hanno cominciato a essere largamente investiti in attività non industriali e non territorializzate, in catene produttive o logistiche trans-nazionali e infine in mercati interni non occidentali dal più modesto costo dei fattori. Ne è rapidamente derivata una diversa geografia dell'accumulazione e di conseguenza una diversa geografia del potere, con caratteri di cambiamento all'apparenza non lineari. Sembra infatti che con essa si sia chiusa la lunga fase di dominio dell'industria inaugurata dalla rivoluzione industriale – la quale a sua volta chiuse la fase à la Clark di dominio dell'agricoltura¹ –, mentre gli attori statali emergenti – la Cina per esempio – paiono segnare una drastica discontinuità nel percorso europeo e westfaliano degli Stati-Nazione, quindi a rigore nella traiettoria del capitalismo. In questo 2019 ricorre il decimo anniversario della morte di Giovanni Arrighi, autore di *Adam Smith a Pechino*, un lavoro che legge in modo non convenzionale questa traiettoria storica e in specie quella dell'Asia orientale e della Cina. Da più di trent'anni a questa parte la bibliografia sulla *resurgent Asia* è vasta e composita², ma esaminare in particolare questo lavoro di Arrighi è interessante, perché consente di metterne in evidenza alcuni aspetti di peculiare rilievo geoeconomico e geopolitico. Prima descriveremo brevemente l'impianto teorico entro il quale si colloca l'*Adam Smith a Pechino*, e poi illustriamo la peculiare collocazione che la Cina ha – faticosamente – acquisito al suo interno. Alla fine cercheremo di discutere i motivi per i quali la proposta interpretativa di Arrighi è singolarmente utile per le letture geografiche del mondo contemporaneo.

¹ Dobbiamo a Colin Clark (*The Condition of Economic Progress*, 1951) la prima teoria stadiale nella quale si ipotizza il modello standard della cosiddetta “transizione intersettoriale”, con una fase pre-moderna di dominio dell'agricoltura, sostituita dalla fase di dominio dell'industria, a sua volta sostituita da una fase di dominio del terziario – fase che a metà Novecento Clark poteva solo intuire. Per inciso e per un sano relativismo delle cose, non vi è mai stata tanta agricoltura come dopo la “morte dell'agricoltura” per mano della rivoluzione industriale, e non vi sarà mai stata tanta industria – almeno finché gli eco-sistemi non segneranno uno stop – come dopo la transizione post-industriale.

² La si può considerare aperta da *Taking Japan Seriously* di Ronald Dore (1987). La suggestiva etichetta credo sia stata utilizzata per la prima volta da Angus Maddison, che intitola *Resurgent Asia* un capitolo del suo *The World Economy. A Millennial Perspective* (2001, 141-147). Arrighi nel 2003 è co-curatore del volume *The Resurgence of East Asia*.

2. Genealogia dell'*Adam Smith a Pechino*

Non si capisce l'*Adam Smith a Pechino* (2007) senza ripercorrere almeno in sintesi l'articolata traiettoria scientifica dell'Autore e collocare questo lavoro all'interno della sua produzione. Giovanni Arrighi (1937-2009) nasce economista politico alla Bocconi, ma già nei primi anni Sessanta si trasferisce presso università africane per poi spostarsi a fine anni Settanta negli Stati Uniti. Negli anni Sessanta è di fatto un dipendentista e, nel lessico gramsciano, un intellettuale organico; ne deriverà forti contaminazioni interdisciplinari tanto che di economico, nella produzione degli ultimi tre decenni, gli resteranno essenzialmente i precetti marxiani della dialettica materialistico-storica e della funzione strutturale dei processi economici, dando invece spazio alle *sovrastrutture* di natura sociologica e politica, strumenti derivati quanto a impianto teorico ma non evitabili nell'analisi empirica di ciò che gli interessa, ossia la *Theorie und Praxis* del capitalismo.

Marxista e pertanto storicista Arrighi lo resterà sempre; così, quando nei secondi anni Settanta il dualismo centro-periferia inizia a entrare in crisi, si avvicinerà alla prospettiva organica dello *World-System* di Immanuel Wallerstein. Andrà dunque a insegnare – almeno nominalmente – sociologia alla Johns Hopkins e al Fernand Braudel Center fondato da Wallerstein nel 1976 alla New York State University. In quell'ambiente e nel rapporto dialettico con quanti orbitano intorno al Centro e al sistema-mondo – Wallerstein stesso, Terence Hopkins, Robert Brenner, David Harvey, Charles Tilly, anche Andre Gunder Frank – Arrighi vivrà la parabola della definitiva obsolescenza del “Secondo Mondo” e di conseguenza anche del Terzo, in termini pratici e teorico-concettuali. Vi reagirà dando luogo a una rilettura originale dei processi di accumulazione di ricchezza e potere legata alla peculiare concezione del capitalismo che Fernand Braudel aveva via via inquadrato nella prospettiva della “lunga durata”. Anzi, si proporrà un obiettivo più ambizioso: tentare di oggettivarla in una teoria generale del capitalismo che Braudel in prima persona non si era mai sentito di formulare. Il frutto sarà la *teoria dei cicli sistemici di accumulazione* (CSA), presentata da Arrighi nel suo lavoro di maggior rilievo, *Il lungo XX secolo. Denaro, potere e le origini del nostro tempo* (1994), che a onta del titolo abbraccia l'intero spettro del capitalismo europeo a partire dall'emergere del sistema delle città-stato italiane dopo l'anno Mille.

La costruzione teorica dei CSA si fonda sull'interpretazione braudeliana del capitalismo come interazione fra chi detiene il potere politico e le *élite* imprenditoria-

li, e dunque sul fatto che esso non è logicamente separabile dal processo di formazione dello Stato come si è storicamente realizzato in Europa occidentale. A partire dall'affermazione del ceto mercantile nell'Italia centro-settentrionale dei primi secoli del secondo millennio, capace di strappare il potere ai possessori di terra o a negoziarne la condivisione, "specifiche comunità e blocchi di agenti governativi e imprenditoriali" definiti su base nazionale (Arrighi 1996, 28) si sono succeduti nel dominio dei traffici e nel controllo del processo economico, espandendo lo spazio di mercato europeo al di fuori dell'Europa e dando vita all'economia-mondo capitalistica.

Qua Arrighi recupera un altro elemento centrale della riflessione braudeliana sul capitalismo, ossia la natura versatile e intimamente non specializzata del capitale, unita alla sua ricorrente tendenza a finanziarizzarsi quando il profitto ottenuto con le attività commerciali e produttive declina o è messo a rischio dalla concorrenza. La formula marxiana D-M-D' (dove D è il denaro investito in merce M e D' il ritorno dell'investimento, con $D' > D$) si presta in modo naturale a descrivere questa traiettoria. Un blocco governativo e imprenditoriale "si trova in una posizione unica per volgere a proprio vantaggio le conseguenze non intenzionali delle azioni degli altri agenti" (Arrighi 1996, 27), diviene dominante e inaugura una lunga *fase di espansione materiale* (D-M), nella quale investe nell'espansione dei mercati e impone un nuovo regime di accumulazione a scala mondiale. A questa segue una successiva *fase di espansione finanziaria* (M-D') nella quale, dopo avere goduto per lungo tempo di rendimenti crescenti, vantaggi cumulativi e controllo della concorrenza, inizia a subire la crescente pressione dei rivali emergenti e infine vi sfugge disinvestendo dai mercati che non domina più e che non gli danno i rendimenti del passato; si rifugia pertanto nell'unico mercato – quello del denaro – in cui la precedente accumulazione gli garantisce ancora una posizione di forza.

La successione delle due fasi di espansione materiale e di espansione finanziaria costituisce un *ciclo sistemico di accumulazione*, ossia l'affermarsi e l'esaurirsi di un periodo egemonico su mercati e relazioni interstatali, di cui la finanziarizzazione dell'attore dominante rappresenta la fase di chiusura. Ciascuna di esse è una *Belle époque* che può durare anche svariati decenni e che in apparenza consolida la posizione di potere, giacché i rendimenti finanziari possono ben essere maggiori dei rendimenti materiali precedenti, mentre il controllo dei mezzi di pagamento sembra la più efficace approssimazione pratica del potere reale. Ma la perdita del controllo dei mercati, delle tecnologie, delle competenze e delle

forme organizzative ad esse legate trasferisce inevitabilmente questo potere reale al rivale strategico che emerge.

Così Genova, dopo aver svolto il ruolo di mercante esclusivo della monarchia castigliana e dell'argento americano, diverrà – nel *Siglo de los Genoveses* (1560-1627) di Felipe Ruiz Martin e di Fernand Braudel – la prestatrice accreditata della Spagna e in seguito dell'intero sistema di potere territoriale europeo, per essere poi marginalizzata dalla gigantesca accumulazione delle Province Unite olandesi. Queste ultime saranno capaci di ristrutturare, dominandole per oltre un secolo, le reti mercantili europee nelle Indie occidentali e orientali, riuscendo a centrare su Amsterdam il primo vero mercato mondiale delle merci; dovranno però cedere il passo all'emergente potenza britannica, capace anch'essa di ampliare le reti mercantili per dimensione e per efficienza attraverso un'inaudita superiorità mercantile, tecnologica e produttiva. E la Gran Bretagna dovrà lasciare spazio, a cavallo fra XIX e XX secolo, all'ascesa egemonica degli Stati Uniti, che ne ereditano il ruolo di fabbrica del mondo attraverso un modello tecnologico, produttivo e manageriale assai più efficiente di quello britannico³.

Sta precisamente qua, nella finanziarizzazione iniziata con gli anni Ottanta del Novecento e descritta in presa diretta nel *Lungo XX secolo* nel 1994, ciò che renderà necessario tredici anni dopo *Adam Smith a Pechino*; precisamente la ridiscussione dell'ultimo ciclo sistemico di accumulazione, quello americano, e la previsione del successivo, direttamente imputato all'Asia Orientale.

3. Globalizzazione ed espansione finanziaria degli Stati Uniti

Una transizione egemonica era in effetti ciò di cui, nella geopolitica, nelle relazioni internazionali e negli studi sistemici sul potere mondiale, si andava discutendo già dagli anni Ottanta. Del declino americano venivano individuate le varie "crisi-spia" (ad esempio la rinuncia alla parità aurea) fino all'inizio della vera e propria transizione, che per Arrighi si sarebbe manifestata con il processo di finanziarizzazione (M-D') dell'economia statunitense. L'inizio di tale processo, è noto, corrispon-

³ Benché Arrighi non sia interessato ad altro che a una teoria organica del capitalismo, la traiettoria disegnata dai suoi cicli sistemici di accumulazione riproduce la successione di egemonie quale si è succeduta nella seconda metà del secondo millennio, largamente indagata in quanto tale dalla storia economica e dalle relazioni internazionali. Un'utile lettura di completamento può pertanto essere considerato il classico *Ascesa e caduta delle grandi potenze* di Paul Kennedy (1987). A proposito della peculiarità della lettura di Arrighi vedi Azzolini (2018).

de alla fine del precedente sistema di Bretton Woods, che prevedeva la sterilizzazione del mercato internazionale dei capitali e il controllo esclusivo dei flussi interstatali di mezzi di pagamento da parte degli stati.

Questo sistema, che già dal 1971 era stato privato del *dollar gold standard*, ossia di un sistema di cambi fissi basati sulla parità aurea, venne sostituito negli anni Ottanta dall'integrazione dei mercati finanziari nazionali in un unico mercato privo di ostacoli alla circolazione dei mezzi di pagamento; integrazione che venne imposta dall'amministrazione Reagan sotto il vincolo di Guerra fredda e che, oltre a rappresentare il principale strumento della strategia di potenza americana degli ultimi quattro decenni, si identifica con la cosiddetta "globalizzazione".

L'analisi che Arrighi faceva di queste evidenze era coerente allo spettro interpretativo che scuole radicali come quella della *New International Division of Labour* o della *Regolazione* stavano elaborando in coincidenza col collasso della grande industria occidentale degli anni Settanta. I geografi conoscono le precoci valutazioni di Bluestone e Harrison (1982) sulla *deindustrialization of America* ("plant closing, community abandonment and the dismantling of basic industry") e di Doreen Massey (1984) sulla nuova *spatial division of labour*, così come è loro familiare l'analisi di David Harvey (1989) sulla crisi del regime di accumulazione fordista.

La lettura di Arrighi era sostanzialmente convergente e in particolar modo lo era, nelle determinanti e nelle forme del mutamento, con quella di Harvey (Arrighi 1996, 19-22). Vi era però una differenza decisiva in chiave di prospettiva storica, capace di ribaltarne clamorosamente le conclusioni: per Harvey la finanziarizzazione dell'economia americana era una delle componenti essenziali dell'*accumulazione flessibile*, regime di accumulazione a se stante, sostitutivo di quello fordista e corrispondente a una nuova fase di dominio guidata ancora dagli Stati Uniti; per Arrighi al contrario la globalizzazione (alias accumulazione flessibile) non rappresentava che una fase M-D', quanto a dire la fase finale di un *ciclo sistemico di accumulazione* in chiusura.

Benché in apparenza testimoniassero la rivitalizzazione dell'egemonia e l'annuncio di un nuovo secolo americano essa era infatti, come dicevamo, una *Belle époque*, e nel linguaggio di Braudel (ma anche in quello di un prototipico economista conservatore come Sir John Hicks; 1971, 67-68) il *segnale dell'autunno*. Marxianamente e a differenza del "pessimista" Harvey, Arrighi vi rintracciava, in altre parole, un segno ulteriore di fecondità contraddizione, giacché ogni amministrazione degli Stati Uniti si sarebbe ormai trovata nella trappola dell'*eterogenesi dei fini*, entro la quale ogni scelta difensiva (in

questo caso la deindustrializzazione dovuta al crollo dei margini di profitto) produce il risultato contrario alle aspettative. Era dunque l'accelerazione del declino americano attraverso il potenziamento del rivale emergente quello che veniva descritto nell'ultimo capitolo, e soprattutto nell'Epilogo, del *Lungo XX secolo* (1996, 425-466).

Qui Arrighi rilevava un elemento che rendeva peculiare la fase M-D' del ciclo americano. I *nobili vecchi* genovesi (e in generale tutta l'accumulazione mercantile italiana), le Province Unite e il Regno Unito, gli attori capitalistici dei tre cicli sistemici del passato, si erano tutti trovati a finanziare con i propri investimenti l'ascesa della potenza emergente. Altro non avrebbero potuto fare dato lo schema di Braudel-Hicks-Arrighi: troppo avevano accumulato per potersi astenere dall'investire, e troppo redditivo si manifestava l'investimento presso il rivale, in effetti il più redditivo di tutti. Dunque l'eterogenesi dei fini qui operava nella veste di un pretto vincolo di mercato: il capitale si dirige naturalmente là dove viene meglio remunerato, anche se ciò favorisce l'ascesa del successore e accelera il declino di colui che investe⁴. Ma stavolta erano gli Stati Uniti, cioè il debito pubblico e il deficit di bilancia commerciale americana, a essere finanziati dal Giappone, e non viceversa: era infatti il governo giapponese a sostenere il corso del dollaro comprando buoni del tesoro federali, ed erano le imprese giapponesi a investire direttamente in territorio nord-americano, come accadeva con i *transplant* automobilistici nel Midwest e in numerosi investimenti di portafoglio.

Il Giappone, dunque, si presentava come un soggetto economico-politico complicato e non poteva essere indicato *tout court* come l'attore del nuovo ciclo sistemico di accumulazione. Arrighi ricordava anzi (1996, 35) che già negli anni Ottanta, accanto alle voci terrorizzate sull'impetuosa ascesa del PIL nipponico e sullo *shopping* che il capitale giapponese andava facendo fra le imprese statunitensi, ve ne fossero altre che ne evidenziavano i punti di debolezza (l'insufficiente base demografica, la non autosufficienza alimentare ed energetica, il debolissimo peso militare). Tuttavia, rifacendosi esplicitamente al modello delle *Flying Geese* di Akamatsu (1962), individuava con sicurezza nel *trend* dell'economia giapponese una nuova fase D-M di espansione materiale, estenden-

⁴ Non è esattamente catalogabile come un caso di fallimento del mercato, è una discrasia fra interessi a breve e a lungo termine e somiglia semmai, nel conflitto fra attore individuale e collettivo, a una riedizione del tabù del maiale, (allevare il quale, data la resa rispetto al costo di produzione, fa la fortuna dell'allevatore, ma fa collassare gli eco-sistemi fragili come certi del Nordafrica e del Vicino Oriente). Mostra comunque come un vantaggio individuale, da perseguire per scelta razionale, comporti un danno alla collezione di individui di cui si fa parte.

done semmai la portata a uno spazio sovra-nazionale. Il modello, come conviene agli anni Sessanta, era stadiale, semplice e prendeva a prestito l'elegante immagine degli stormi di oche, formati da successivi inserimenti in volo, per simboleggiare la serie di ondate di industrializzazione che andavano caratterizzando nel dopoguerra l'Asia orientale. Ogni *take off* è innescato a cascata dall'economia protagonista dell'ondata precedente, che stimola i *follower* con le sue esportazioni e i suoi investimenti, per poi diventare mercato delle loro esportazioni⁵. Così l'espansione sarebbe stata prima nipponica, poi delle quattro *tigri* (Hong Kong, Singapore, Taiwan e Sud Corea) e infine delle economie emergenti del Sud-Est asiatico (Malesia, Tailandia, Indonesia, cui si sarebbero presto aggiunte le Filippine).

Ma in una lettura per CSA, proprio per i caratteri intrinseci del ciclo, è problematico prescindere da un nuovo attore dominante identificato in una comunità nazionale e nelle sue istituzioni; e costui, negli anni Ottanta in cui man mano prende corpo il lavoro di Arrighi, era inevitabile scorgerlo non in altri che in quell'oca numero uno, quell'isola all'estremità orientale dei pianisferi, piuttosto piccola è vero ma tanto simile alla Gran Bretagna come collocazione rispetto alla piattaforma continentale, e pure come capacità di sviluppare i mercati...⁶

4. Invisibilità pregressa e rinnovata visibilità della Cina

Ma, e qua veniamo alla stretta attualità della tematica richiamata all'inizio, nel 1994 la politica cinese della "porta aperta" era in atto da ben sedici anni, e il PIL della Repubblica popolare aveva già iniziato a crescere intensamente. In luogo di essere *vicina* come volevano gli slogan di qualche tempo addietro, la Cina era però lontana dai fuochi dell'analisi dei primi anni Novanta,

che sono viceversa quelli della fine clamorosa del mondo bipolare, del potere unico americano, e di una gigantesca voragine che si apre in *der Theorie und Praxis* con l'implosione dell'Unione Sovietica. Se infine si considera che i CSA, proprio nel presupposto hegeliano delle loro contraddizioni intrinseche, si propongono di spiegare il funzionamento del capitalismo *dall'interno*, si giunge alla conclusione – solo curiosa, non illogica – che quanto accade all'esterno del dominio del capitalismo e della sua applicazione nell'economia di mercato è ininfluenza, o forse addirittura invisibile.

Sia come sia, è un fatto che della Cina non si parla nel *Lungo XX secolo*. È un'omissione grave, né vale ad alleggerirla l'*excusatio non petita* di Arrighi quando, nell'introduzione di *Adam Smith a Pechino*, ricorda l'analogo e coevo errore di Paul Krugman, secondo il quale negli anni Novanta la Cina aveva tante probabilità di sviluppo quante negli anni Ottanta la Russia brezneviana – un errore, siamo onesti, che avrebbe potuto anche compromettere la futura assegnazione del Nobel... E invece il gigantesco bocchettone di collegamento che Deng Xiaoping aveva innestato nel 1978 fra la Cina e i mercati internazionali stava già ponendo il colosso asiatico al centro non solo geografico ma strategico delle dinamiche di ristrutturazione dell'economia di mercato, e il decennio *lungo* (1994-2007) che intercorre fra *Il lungo XX secolo* e *Adam Smith a Pechino* avrebbe via via incubato le ragioni di tale centralità. Le avrebbe incubate in senso proprio, perché oltre a essere scervra dalle magagne demografiche, energetiche e politiche del *piccolo* Giappone, la *grande* Cina avrebbe ristabilito le regole auree delle transizioni sistemiche fra ciclo e ciclo: erano i capitali occidentali (compresi quelli giapponesi, ma essenzialmente americani) ad alimentare la vertiginosa acquisizione di potenza economico-politica cinese. E se il Dipartimento di Stato avrebbe presto trovato ottimi motivi per desiderare la mitigazione di questo sconsiderato afflusso di dollari in territorio *nemico*, non così – eterogenesi dei fini e signoraggio del mercato – i consigli di amministrazione delle aziende investitrici americane.

Era dunque inevitabile che Arrighi dovesse affrontare il nodo cinese, non solo per emendare una lacuna previsionale, ma per salvare la teoria. Inizierà a farlo nel 1999 in *Chaos and Governance in the Modern World System* (*Caos e governo del mondo*, 2006), ma più per riprendere il tema dell'inadeguatezza del Giappone – che d'altro canto negli anni Novanta, con la globalizzazione e al pari dell'Italia, non cresce più e ha palesamente esaurito la sua formidabile spinta quarantennale – e ribadire il complesso dell'Asia orientale come area emergente entro la quale si vanno concentrando i mezzi di

⁵ Il modello parte dalla considerazione (anch'essa banale) che lo spazio è decisivo nei processi reali di sviluppo, e così come il primo sviluppo industriale, partendo dalla Gran Bretagna, si è realizzato necessariamente in Europa occidentale, così il *take off* del Giappone avrebbe di necessità sviluppato l'Asia orientale. Akamatsu nel 1962 poteva solo intravedere lo sviluppo delle cosiddette Quattro *Tigri asiatiche*; Ozawa (2005) sarà in condizione di articolare il modello con l'inclusione delle economie del Sud-Est asiatico, di Cina, Vietnam e India.

⁶ Nella postfazione alla ristampa 2009 dell'edizione inglese, Arrighi sostiene che "contrariamente a ciò che alcuni critici de *Il Lungo Ventesimo Secolo* hanno sostenuto, non ho mai ipotizzato che alcuno di questi stati (Giappone incluso) fosse sul punto di rimpiazzare gli Stati Uniti come potenza egemone". Dal punto di vista testuale l'affermazione è corretta, al pari del fatto che, con tutte le cautele metodologiche del caso, il ciclo americano viene presentato come in fase terminale in presenza dell'ascesa delle *flying geese*. Ma il punto, come vedremo nel prossimo paragrafo, è l'assenza della Cina dal piano analitico.

pagamento e il potere economico mondiale. Un'approssimazione successiva sarà il lavoro che curerà nel 2003 con Seldon e Hamashita sulla *Resurgence of East Asia*, ancora però esemplificato dal branco di oche. È solo con *Adam Smith a Pechino* che il tema cinese sarà preso per le corna, con un respiro coerente alla magnitudine delle implicazioni.

La Cina apre infatti nella storia del mondo, prima ancora che in quella del capitalismo, un capitolo che va oltre la tenuta logica dei cicli sistemici di Arrighi. Se è consentita la metafora geologica, è un'autentica deriva dei continenti quella cui stiamo assistendo, e non sorprende il fatto che il lavoro più importante sul rapporto storico della Cina con l'Occidente (*La grande divergenza* di Kenneth Pomeranz, 2000) mutui il termine che descrive l'allontanamento delle zolle. È quanto accadde secondo Pomeranz con la rivoluzione industriale, che portò la Cina a essere a metà Novecento il paese più povero del Mondo quando a fine Settecento, con la sua *rivoluzione industriosa* (Sugihara 2003) ancora in condizione di opporsi alla nascente *rivoluzione industriale* britannica, le condizioni materiali delle rispettive collettività erano sostanzialmente analoghe⁷. E oggi assistiamo invece a una precipitosa collisione fra zolle: in una il Partito Comunista Cinese introduce formalmente nel proprio Statuto (1998) l'obiettivo del perseguimento di una *economia socialista di mercato*, e nell'altra un numero ormai sterminato di imprese industriali e terziarie occidentali incorpora quel territorio comunista nelle proprie catene del valore come luogo di produzione e vendita, mentre i prodotti cinesi invadono i mercati occidentali. Vedendo da oltre trent'anni gli scaffali di Walmart stracolmi di merce cinese, come riuscire a non citare la celebre frase dedicata dal *Manifesto del Partito Comunista* (1848) alla Borghesia: "I tenui prezzi delle sue merci sono l'artiglieria pesante con la quale essa abbatte tutte le muraglie cinesi"?

Ma in realtà la domanda che occorre porsi è sulla natura del processo di subduzione, quale cioè sia la zolla che finisce sotto l'altra e si inabissa, e quella che invece si solleva.

⁷ Il lavoro mostra una notevole sensibilità geografica. Di fronte ai numerosi studi, specie quantitativi, che comparano la Cina imperiale alla Gran Bretagna, Pomeranz ne rileva l'irrazionalità scalare, visto che l'impero cinese era vasto quanto l'Europa occidentale e orientale messe insieme. Sostiene perciò che un confronto corretto dovrebbe essere fatto fra singoli Stati europei e regioni cinesi. La comparazione con il pur vastissimo delta dello Yangtze (35 milioni circa di abitanti nel XVIII secolo) non dà risultati brillanti per la Gran Bretagna (6,5 milioni di cui 5 in Inghilterra; Pomeranz 2004, 21-26, 48-51). Per lo sviluppo delle tesi di Pomeranz vedi Parthasarathi 2011, Rosenthal, Bin Wong 2011, Austin, Sugihara 2013, McNeill, Pomeranz 2015.

5. Marx a Detroit, Smith a Pechino

Com'è noto, e con vago sapore di esorcismo, nelle letture occidentali (comprese quelle "di sinistra") prevale la zolla occidentale, nel senso che staremmo assistendo a un processo ben conosciuto, quello della colonizzazione naturale da parte del mercato di un areale geografico che se ne era inopinatamente sottratto nel 1949 e con Deng inizia a tornarvi dopo una parentesi trentennale. Naturalmente la parentesi ha prodotto la divaricazione di un sistema politico a partito unico e di un'economia pianificata, senza proprietà privata e con prezzi amministrati. Ma queste due ultime condizioni di piano sono in via di progressiva rimozione e il risultato finale, un'economia di mercato, non potrà che entrare in contraddizione con la chiusura della regolazione sociale.

Due sarebbero quindi i possibili scenari: o il mercato condurrà a una rottura più o meno indolore della politica, e il sistema transiterà finalmente verso un'economia aperta in condizioni di democrazia rappresentativa (quanto a dire la forma storicamente assunta dall'impianto regolativo del capitalismo occidentale); oppure il sistema, ingabbiato nella griglia politica, crollerà sotto il peso delle sue innumerevoli contraddizioni: per esempio l'invecchiamento della popolazione senza adeguati meccanismi di welfare con conseguente vasto impoverimento; il dualismo città-campagna che in Cina corrisponde all'allometria delle ricche province costiere contro le povere province interne; l'impossibilità di governare i tassi di disoccupazione conseguenti alla messa fuori mercato dell'inefficiente settore pubblico; l'insoddisfazione crescente dell'opinione pubblica delle regioni costiere verso i costi ambientali del modello di sviluppo, prossimi al limite del tollerabile; infine le mere turbolenze modello DDR – ma oggi alimentate dai social media – che condurranno le giovani generazioni a un rinnovato *assalto al muro*.

Discutere scenari del genere è complicato, ma vi è il sospetto che essi derivino dall'attitudine occidentale di considerare il *socialismo di mercato* un ossimoro se non un'antinomia, giacché le libertà individuali del mercato non sarebbero compatibili con forme diverse da democrazia, pluripartitismo e libera iniziativa applicata non solo a produzione e commercio ma anche alla rappresentanza politica. Nel contrapporsi a questa opinione Arrighi cerca un alleato inaspettato in quell'Adam Smith cui si devono, con *La ricchezza delle nazioni*, i fondamenti dell'economia politica e la prima concettualizzazione pratica dell'economia di mercato europea. Cercarne le tracce nella Repubblica popolare cinese può suonare bizzarro, ma non più che cercare negli anni Sessanta Marx a Detroit, dove il partito comunista era stato da tempo

liquidato per via amministrativa e il relativo ideale per via contrattualistica. Questo era tuttavia quanto faceva Mario Tronti nel 1966, quando rintracciava più conflitto sul controllo dei mezzi di produzione – quindi più *marxismo* – nelle deideologizzate relazioni industriali dei metalmeccanici americani che nell’ipertrofico ideologismo dei sindacati europei (“non bisogna andare a cercare nei libri di Marx l’interpretazione delle lotte operaie americane, ma all’inverso in queste lotte è possibile trovare la più esatta interpretazione dei più avanzati testi marxiani”, 304).

Arrighi ipotizza che un *transfert* del genere possa riguardare anche la Cina e il mercato (2008, 30-32): per verificarlo deve ridiventare economista politico piuttosto che scienziato trasversalmente sociale, e rileggere con pignoleria quei fondamenti datati 1776 che secondo Galbraith sono l’opera più citata ma meno letta dell’intera storia dell’economia. Vi trova un materiale ricco e diretto, giacché Adam Smith proprio della Cina si occupò nel suo *opus magnum*, e precisamente di un’analisi comparata fra quelle che gli sembravano allora le più grandi economie del mondo, quelle della Gran Bretagna, dell’Olanda e della Cina. E riporta le conclusioni dello stesso Smith, le cui simpatie andavano al modello cinese poiché più facilmente in grado di salvaguardare il perno della sua elegante elaborazione, la mutua capacità delle variabili economiche di muoversi con beneficio comune verso l’equilibrio.

Gran Bretagna e Olanda dovevano la propria crescita ai commerci a distanza, cioè a un elemento portatore sì di enorme ricchezza ma anche intimamente squilibrato, esposto a eventi e andamenti non controllabili e soprattutto non in grado di assicurare gli effetti diffusivi del mercato – quelli che grazie alla concorrenza avrebbero trasformato l’egoismo individuale in vantaggio collettivo. L’intero processo di accumulazione era infatti monopolio legale delle società per azioni dotate di privilegi (le Compagnie delle Indie di ogni stato mercantilista, *in primis* olandesi e inglesi), che impedivano lo sviluppo dei liberi attori del mercato. La Cina, al contrario, aveva un modesto commercio estero e questo era criticabile; ma al contempo basava la sua crescita sull’equilibrato sviluppo di produzione e commercio nei propri mercati regionali e infine nel proprio mercato interno, il quale per inciso – e qua troviamo una peculiarità cinese che dura nel tempo – pesava da solo più di tutti quelli europei messi insieme.

Questo sembrava assicurare (a) una crescita regolare di ciò che Marx e l’economia politica avrebbero poi chiamato capitale fisso, (b) una buona coerenza fra crescita demografica e produzione di surplus (che viceversa per la Gran Bretagna preoccupavano Smith e avrebbero pre-

sto ossessionato Malthus) e (c) uno sviluppo *più capillare e diffuso* del commercio attraverso un’altra delle prescrizioni basilari di Smith – forse la più basilare di tutte –, ossia un’estesa divisione del lavoro, premessa e condizione della crescita economica e soprattutto di un’adeguata distribuzione della ricchezza. Era infatti un’adeguata distribuzione del surplus (*alias* felicità), in grado di dare contezza dell’esistenza di Dio, l’ossessione del prete e filosofo morale Adam Smith; e questa la si poteva avere solo con un’adeguata divisione *sociale* del lavoro, ossia con mercati del lavoro universali e inclusivi, affidati non all’altruismo-egoismo individuale ma alla cogente convenienza del mercato, che obbliga – quando i mercati tirano – a dare un’occupazione persino all’ultimo dei disgraziati⁸.

Era degno di nota che, a questo fine, Smith considerasse senza particolare preoccupazione la natura autocratica del sistema politico cinese: con buona pace del suo appartenere al tronco settecentesco dell’illuminismo europeo, non era infatti tanto interessato alle libertà individuali, che trovava alla fin fine secondarie rispetto alla materiale distribuzione della ricchezza, quanto alla capacità del governo di controllare l’aggressività dei *padroni delle manifatture* e il loro costante tentativo di violare a proprio vantaggio le regole della concorrenza, cosa per la quale il governo cinese sembrava fornirgli migliori garanzie.

Certo: nel mentre che si ridimensiona lo Smith artificialmente costruito nelle narrazioni degli ultimi decenni che vuol rendere lo Stato inerme nei confronti del mercato, non vi sarebbe però da congratularsi con la sua capacità di previsione, dato che poco dopo il mercato interno cinese sarebbe rovinosamente crollato con devastanti esiti di povertà, mentre la Gran Bretagna avrebbe conquistato il mondo assicurando ai suoi cittadini un inaudito incremento del reddito *pro capite*. Ma questa – in ciò squisitamente capitalistica – è vicenda non solo di mercato ma anche delle distorsioni del mercato dovute all’applicazione della forza (qualcuno ricorda le

⁸ La *divisione sociale del lavoro* è la trama dei rapporti di fornitura fra imprese, centrale nella costruzione di Smith, e non va confusa con la *divisione tecnica del lavoro*, quella che vige all’interno della singola impresa e nella celebre fabbrica di spilli descritta nel primo capitolo della *Ricchezza delle nazioni*. La divisione del lavoro interna alla fabbrica serve a ottimizzare la produttività, la divisione sociale del lavoro l’utilità sociale. Quest’ultima infatti, secondo Smith, è tanto maggiore quanto più il lavoro, invece di essere concentrato in poche imprese di grandi dimensioni – ciò che dà luogo a una società verticale e gerarchica, povera di concorrenza e dunque ricca di disuguaglianza – viene suddiviso fra un grande numero di imprese più piccole, ciascuna delle quali specializzata. Ne deriva un mercato del lavoro più vasto, più solido, meno sottoposto ad arbitrio e al sopruso del forte sul debole, in altre parole in grado di assicurare una distribuzione assai più accettabile della *felicità* smithiana.

Guerre dell'oppio?), e la storiografia ne ha già discusso i fattori. L'obiettivo di Arrighi è un altro, dimostrare che l'attuale esperimento cinese della reintroduzione dell'iniziativa privata e del sistema dei prezzi in condizioni di stretta regolazione politica è più vicino al quadro teorico smithiano di quanto lo sia la traiettoria reale dell'economia di mercato comandata dal capitalismo europeo e occidentale: Marx, con una formula, nei sindacati gialli del Michigan, Smith nel comitato centrale del PCC.

È precisamente qua che, insieme a controversie teoriche tutte interne al dibattito marxista, riemerge Braudel con la sua concezione del capitalismo come *contremarché* (contromercato), e più in particolare come costante deviazione al mercato imposta dal rapporto organico fra un piccolo gruppo di attori economici (i maggiori) e un gruppo ancor più piccolo di attori politici dominanti⁹. È questa la strada in virtù (anzi, a cagione) della quale il mercato come lo poteva osservare Adam Smith nella seconda metà del Settecento (ovvero la concorrenza *quasi* perfetta, dove una popolazione molto vasta di attori dell'offerta è davvero sottoposta alla domanda e dove i vizi privati danno luogo loro malgrado a benefici collettivi) si trasforma progressivamente in oligopolio. E in esso – ossia nella forma organizzativa del mercato via via affermatasi nel XIX secolo per diventare normale nel Ventesimo – una domanda vasta e atomizzata viene dominata da un'offerta sempre più oligarchica e asimmetrica, in grado di eludere la concorrenza e ottenere costantemente quegli extraprofitti non previsti dall'equilibrio di mercato.

Ma se questo è vero, allora considerare l'*economia socialista di mercato* un ossimoro è un'illusione ottica, mentre al contrario si tratterebbe della via più smithiana per assicurare ciò che a Smith stava realmente a cuore: una produzione di ricchezza basata su meccanismi automatici in grado di alimentare una divisione del lavoro crescente e sostenuta da buone remunerazioni. Per fare questo, in un'opera che Smith auto-riconosceva come fornitrice di regole *per la legge e per il governo*, un forte Stato regolatore non è solo opportuno, è indispensabile. L'esperimento cinese parrebbe dunque squisitamente smithiano, oltre che smithianamente possibile. E se è

possibile, allora lo è anche un ciclo sistemico di accumulazione cinese.

6. Conclusioni (*pro tempore*)

La Teoria dei cicli sistemici di accumulazione chiama in causa il lunghissimo periodo, e come tale è obbligatoria a proporre scenari nei quali la clausola *coeteris paribus* può risultare davvero ingombrante. Quand'anche per esempio si concordi con la lettura di Arrighi della natura smithiana dello sviluppo cinese, non è facile convincersi che essa possa orientare il futuro più della strepitosa potenza militare degli Stati Uniti. Non sarebbe peraltro corretto relegare quest'ultima nel limbo del *coeteris paribus*: sarà lo stesso Arrighi, nella postfazione alla ristampa 2009 di *Adam Smith a Pechino*, a rilevare l'inaudita biforcazione fra potenza economica (in via di progressiva concentrazione a Oriente) e potere militare (mai si era visto a beneficio di uno Stato un tale schiacciante vantaggio nella disponibilità della forza), biforcazione che caratterizza la fase M-D' del ciclo americano. Da essa deriverebbero tre possibili scenari.

Il primo non vede transizione egemonica perché gli Stati Uniti riescono a far pagare la propria protezione ai centri capitalisti emergenti dell'Asia orientale, generando il primo impero globale nella storia del capitalismo e del mondo. Se questo tentativo non dovesse avere luogo o fallisse, allora si realizzerebbe il secondo scenario e un quinto ciclo asiatico ristrutturerebbe nuovamente l'economia di mercato mondiale. Ciò capovolgerebbe l'originaria supremazia capitalista dell'Occidente con le sterminate – e largamente impregiudicate – conseguenze del caso e con un'intensità anch'essa evidentemente impregiudicata, ma tale comunque da affermare un regime di accumulazione diverso dal precedente per attori, forme organizzative e logiche di profittabilità. La terza opzione, di scuola, è che il sistema sia condotto al di là delle proprie soglie di resilienza e inauguri una fase di *caos senza fine*. Si tratta, come si vede, di scenari scontati (la transizione ci sarà oppure no) e non interessanti per l'esito, che resta aperto e verosimilmente destinato al giudizio delle prossime generazioni. Interessanti sono piuttosto i loro caratteri possibili quali emergono dagli schemi interpretativi della teoria.

Per quanto riguarda il primo scenario essi sono tutto sommato semplici. Dipendono dall'efficacia con cui gli Stati Uniti sapranno o potranno utilizzare la minaccia della forza, e dal successo nel tentativo di conservare la loro attuale leadership tecnologica, che hanno costruito con accuratezza durante la Guerra fredda, rilanciato con forza negli ultimi trent'anni e mostrato recentemen-

⁹ Al di sopra del livello di base della *vita materiale*, governata da rapporti di reciprocità alla Polanyi, sta, essenzialmente negli spazi urbani, "il campo per eccellenza dell'economia di mercato, [che] moltiplica i suoi collegamenti orizzontalmente fra i diversi mercati [...]. Infine, accanto o meglio sopra questo strato, la zona del *contromercato* (il corsivo è nostro) è il regno dell'arrangiarsi e del diritto del più forte. Qui si colloca per eccellenza il campo del capitalismo, ieri come oggi, prima come dopo la rivoluzione industriale" (Braudel 1982, 2, 217). Per la visione di Braudel, che legge il capitalismo come peculiare sistema di potere e per come Arrighi la incorpora al proprio impianto teorico v. Arrighi 1996, 21-30.

te di voler difendere in modo spregiudicato ed aggressivo (ma questo, direbbe Arrighi, non è rilevante, giacché anche olandesi e britannici così difendevano il loro vantaggio tecnologico, prima con successo e poi senza)¹⁰.

Ricco e critico è invece il secondo scenario, non solo per la discontinuità geografica di un'Europa e una Neo-Europa che lascerebbero spazio all'Oriente asiatico. Come ogni scala è incardinata in mille differenti geometrie, così ogni periodizzazione è iscritta in altre e diverse scansioni temporali: per esempio i CSA, il cui obiettivo è spiegare il *capitalismo*, stanno all'interno di successioni più ampie che discriminano le *strategie di sfruttamento delle risorse* e i *regimi biologici*. Se si tiene conto di questi, non è facile ignorare la gigantesca discontinuità realizzatasi proprio all'interno del lungo periodo capitalista individuato da Arrighi. È quella della rivoluzione industriale, che secondo Pomeranz inaugura la *grande divergenza* fra Cina e Occidente, e secondo Stoermer e Crutzen l'*antropocene*.

La forma economica con cui la strategia industriale di sfruttamento delle risorse si è a suo tempo sviluppata è quella del mercato, e questo genera una larga superficie di sovrapposizione con il capitalismo, anch'esso nato e cresciuto in simbiosi con il mercato. Ma forte è il sospetto che gli strepitosi risultati di questa simbiosi – 10 a 1 la popolazione, 120 a 1 il prodotto mondiale, 3,5 a 1 l'attesa di vita negli ultimi 250 anni – siano stati resi possibili da una *strategia* che irrimediabilmente si chiude insieme al CSA degli Stati Uniti per i *limiti fisici degli ecosistemi* che ci ospitano. E scarsi sono i dubbi che la drastica ristrutturazione dei mercati tipica di ogni transizione egemonica dovrà prevedere un diverso modello produttivo e un diverso modello di consumo.

Così, un altro e non secondario carattere per misurare la probabilità del primo o del secondo scenario dovrebbe essere la diversa capacità di sviluppare un modello alternativo a quello degli ultimi 250 anni, insostenibile non solo per gli equilibri di eco-sistema ma socialmente e politicamente, se negli ultimi due secoli è mezzo la maggior parte della popolazione del mondo è stata esclusa dai benefici di quel modello – e non è sen-

satamente pensabile di poterlo fare ancora a lungo, perché l'ulteriore implementazione di un modello disintessato al capitale naturale e alle disuguaglianze farebbe crescere i conflitti, le diseconomie e i ripetuti collassi ai servizi ecosistemici.

Si tratta, allora, di capire quale delle due potenze è titolare di maggior legittimità politica e culturale – gramscianamente, di *direzione intellettuale e morale* – per un progetto del genere. E a monte di questo si tratta di capire se il mercato, soluzione ottima per la sua capacità di ottimizzare produttività e output in un mondo *semivuoto*, sia la miglior soluzione ecologica per un mondo ormai pieno di biomassa umana. Potrebbe ad esempio emergere che l'individualismo connaturato al mercato – e portato all'onore del mondo da Adam Smith! – cessi di essere una soluzione ecologica adeguata e debba essere strutturalmente sostituito da soluzioni cooperative – come accadeva ai primi villaggi che transitavano all'agricoltura e che mettevano in comune il raccolto, per *morire di meno* in caso di carestie e siccità.

Ma nel lavoro di Arrighi v'è un secondo contributo rilevante per un'interpretazione geografica del mondo contemporaneo, che consiste nel fornire una rilettura della presunta deterritorializzazione del processo economico, autentico mantra della globalizzazione¹¹. L'*Adam Smith a Pechino*, in effetti, è un lavoro inusuale anche per l'attenzione che dedica alla dimensione geografica, e David Harvey è uno dei quattro autori di riferimento del lavoro, con l'ottavo capitolo quasi interamente dedicato (238-264) alla discussione delle sue tesi e ai concetti di *spatial fix* e di *accumulation by dispossession*¹².

Come già ricordavamo, il punto di differenza di

¹⁰ A partire dal brevetto del transistor del 1947 l'amministrazione federale ha sempre tutelato con estrema attenzione lo sviluppo di *computer science* e semiconduttori escludendone per vincolo atlantico i partner occidentali, che infatti hanno fior di premi Nobel per la fisica, la chimica e la medicina ma non un solo brevetto di microelettronica (v. Rosenberg e Mowery 1998, 2015). La completa apertura della rete Internet amministrata dalla National Science Foundation da parte dell'amministrazione Clinton nel 1993 è il naturale completamento della strategia di globalizzazione inaugurata dalle amministrazioni repubblicane negli anni Ottanta, mentre i recenti provvedimenti dell'amministrazione Trump contro le web-companies cinesi chiariscono con esattezza i termini dell'incipiente controversia (conflitto).

¹¹ Dal profetico articolo di Levitt sulla globalizzazione delle imprese americane (1983) sino alle futurologie della rete, l'enfasi sulla capacità del mercato di creare indifferenza geografica è forte e ininterrotta anche da parte di letture ideologicamente distanti dal mercato. Sintomatico può essere considerato il lavoro di Thomas Friedman, sostanzialmente coevo all'*Adam Smith a Pechino*, sul mondo che nel XXI secolo, per la globalizzazione, sarebbe diventato *piatto* (2005).

¹² Gli altri tre autori essendo (a onore di Harvey) Adam Smith, Karl Marx e Joseph Schumpeter. Harvey e Arrighi tennero insieme nel 2003 un seminario alla Johns Hopkins sulle logiche territoriali del capitalismo, che è servito da riferimento per la terza parte dell'*Adam Smith a Pechino*, e di cui si rilevano chiare tracce nella produzione di Harvey a partire da *The New Imperialism* (2003). Quest'ultimo lavoro dà veste formale alla lettura geografica del processo capitalistico attraverso i concetti di *spatial fix* (ossia l'ininterrotta costruzione-distruzione-ricostruzione del paesaggio ai fini del mantenimento del saggio di profitto) e di *accumulation by dispossession* (ossia la forma generale dell'*accumulazione originaria* di Smith e Marx, ri-attualizzata dal neo-liberismo postfordista). Una formulazione più recente dei due concetti si trova in Harvey 2014, 62-70 (*accumulation by dispossession*), 150-166 (*spatial fix*), precisamente con la quarta (*Appropriazione privata e ricchezza comune*) e la undicesima (*Sviluppi geografici disomogenei e produzione dello spazio*) delle diciassette contraddizioni del Capitalismo.

un'analisi altrimenti convergente è dato dalla valutazione che Harvey e Arrighi danno del rapporto fra le due componenti del processo capitalistico, quella economica e quella politica. Per Harvey la logica territoriale appartiene all'azione dello Stato – prigioniero del proprio *suolo* – e dunque alla componente politica, mentre la componente economica va semplicemente alla ricerca delle più proficue combinazioni di produzione e compravendita, con sostanziale libertà geografica e con il solo obiettivo di massimizzare l'accumulazione. Mentre dunque gli attori politici non possono che essere schiavi della geografia, gli attori economici ne possono prescindere. Per la fisicità dell'esistenza saranno obbligati a utilizzare ininterrottamente la *produzione di spazio* e l'*espansione geografica del processo di accumulazione*, ma lo faranno in modo cosmopolita, avendo sempre spinto per affrancarsi dai vincoli geografici all'incremento dei profitti ed essendo oggi finalmente nelle condizioni di farlo.

Nell'eterna aporia fra ciò che sta fermo e ciò che si muove, fra *persistenza* e *movimento*, fra *situato* e *mobile* vince dunque, e in modo apparentemente definitivo, quello che si muove. La dimensione territoriale diventa una contingenza, un'opportunità di investimento, uno spazio da infrastrutturare oppure da distruggere schumpeterianamente per investire eccedenze di capitale, con le reti di accumulazione capaci di ribaltare il rapporto storico con il potere territoriale e inglobarlo al proprio interno. Si tratta della fenomenologia del capitale che Harvey completerà nel 2010 e nel 2014 con *L'enigma del capitale* e *Le diciassette contraddizioni*, e che si correla alla vasta bibliografia internazionale e interdisciplinare che da un quarto di secolo discute la crisi dello *Stato-Nazione*.

Secondo Arrighi (2008, 257-264) il rapporto fra economia e politica è differente, e così l'attore. Ambedue le dimensioni – quella economica e quella politica, quella territoriale e quella cosmopolita – appartengono a un processo non separabile. Non si tratta di una questione astratta o puramente metodologica, perché reincardina con forza al suolo la volatilità delle reti di accumulazione, e precisamente le reincardina all'evoluzione, non alla liquidazione, del sistema inter-statale. Far capo al medesimo processo significa infatti far capo ai medesimi attori, e il concetto braudeliano di *gruppo di attori governativi e imprenditoriali definiti su base nazionale* pare confermare nel caso della Cina che la competizione per il controllo dei processi di creazione di ricchezza *si manifesta ma non si risolve* nelle reti e nei flussi, restando intimamente correlata a interessi che – come accade sin dagli *early states* – si definiscono per territorio.

Quale delle due visioni – la persistenza del sistema inter-statale come somma di contenitori territoriali di

potere o la sua dissoluzione in uno *scatter* reticolare di punti di accumulazione – abbia più futuro è anch'essa questione di scenari, e potrebbe essere recuperata come ulteriore carattere per misurare la diversa probabilità del primo e del secondo scenario di Arrighi: da un lato il cosmopolitismo del capitale come esito estremo e ultimo della traiettoria storica del capitalismo occidentale; dall'altro un ulteriore episodio di modifica strutturale dell'attore statale egemone, visto che la traiettoria storica dei cicli passa per egemonie esercitate da organismi crescenti per dimensioni, funzioni, complessità.

Come che sia, l'eredità lasciata da Arrighi rende disponibili spazi ricchi di problematiche a coloro che credono sia possibile, con la dialettica, fare sensate previsioni, avere idea del futuro e, chissà, migliorarlo¹³.

Riferimenti bibliografici

Akamatsu, K. (1962). A Historical Pattern of Economic Growth in Developing Countries. *Journal of Developing Economies*, 1, 3-25.

Arrighi, G. (1996). *Il lungo XX secolo*. Milano, Il Saggiatore. Edizione originale: *The Long Twentieth Century*. Londra, Verso, 1994.

Arrighi, G. (2008). *Adam Smith a Pechino*. Milano, Feltrinelli. Edizione originale: *Adam Smith in Beijing*. Londra, Verso, 2007.

Arrighi, G. (2009). The Winding Paths of Capital. Interview by David Harvey. *New Left Review*, 56, 61-94.

Arrighi, G., Barcella, F., Campione, V., Cazzaniga G.M., Del Punta M., Di Marco, P., Monici, R., (1971). *Teoria, prassi e realtà sociale nel movimento operaio 1830-1929*. Milano, Sapere.

Arrighi, G., Hamashita, T., Seldon, M. (a cura di) (2003). *The Resurgence of East Asia: 500, 150 and 50 Year Perspectives*. Londra, Routledge.

Arrighi, G., Silver, B.J. (1999). *Chaos and Governance in the Modern World System*. Minneapolis, University of Minnesota Press. Trad. it.: *Caos e governo del mondo*, Milano, Bruno Mondadori, 2003.

Austin, G., Sugihara, K. (a cura di) (2013). *Labour Intensive Industrialization in Global History*. Londra, Routledge.

¹³ Quando facevo seconda liceo il mio professore di Filosofia si suicidò. Si chiamava Fausto Barcella, aveva 28 anni e ha influenzato il mio processo di formazione, non solo per la pena della sua breve vicenda terrena. Mentre attendevo l'esito del referaggio sono venuto per caso e con sorpresa a sapere che aveva pubblicato un libro con Giovanni Arrighi (Arrighi et al., 1971). Così vorrei dedicargli questo modesto articolo.

- Azzolini, G. (2018). *Capitale. Egeonia. Sistema*. Studio su Giovanni Arrighi. Macerata, Quodlibet.
- Bin Wong, R. (1997). *China Transformed. Historical Change and the Limits of European Experience*. Ithaca, Cornell University Press.
- Bluestone, B., Harrison, B. (1982). *The Deindustrialization of America: Plant Closing, Community Abandonment and the Dismantling of Basic Industry*. New York, Basic Books.
- Braudel, F. (1981-1982). *Civiltà materiale, economia, capitalismo*, Torino, Einaudi, 3 voll. Edizione originale: *Civilisation matérielle, économie et capitalisme*, Parigi, Armand Colin, 3 voll., 1970.
- Clark, C. (1951), *The Condition of Economic Progress*. Londra, Mc Millan.
- Dini, F. (2011). Ripensando la logica dei processi economici localizzati. In margine alla concezione del capitale di Adam Smith e Fernand Braudel. *Bollettino dell'Accademia degli Euteleti*, 78, 37-42.
- Dore, R. (1990). *Taking Japan Seriously*. Stanford, Stanford University Press. Trad. it.: *Bisogna prendere il Giappone sul serio*. Bologna, Il Mulino, 1990.
- Friedman, T.L. (2007). *Il mondo è piatto. Breve storia del ventesimo secolo*. Milano, Mondadori. Edizione originale: *The World is Flat. A Brief History of the Twenty-First Century*. New York, Farrar Straus and Giroux, 2005.
- Harvey, D. (1993). *La crisi della modernità*. Milano, Il Saggiatore. Edizione originale: *The Condition of Postmodernity*. Londra, Basil Blackwell, 1989.
- Harvey, D. (2006). *La Guerra perpetua. Analisi del nuovo imperialismo*. Milano, Il Saggiatore. Edizione originale: *The New Imperialism*. Oxford, Oxford University Press, 2003.
- Harvey, D. (2011). *L'enigma del capitale e il prezzo della sua sopravvivenza*. Milano, Feltrinelli. Edizione originale: *The Enigma of Capital and the Crises of Capitalism*. Oxford, Oxford University Press, 2010.
- Harvey, D. (2014). *Diciassette contraddizioni e la fine del capitalismo*. Milano, Feltrinelli. Edizione originale: *Seventeen Contradictions and the End of Capitalism*. Londra, BBM, 2014.
- Hicks, J. (1971). *Una teoria della storia economica*. Torino, Utet. Edizione originale: *A Theory of Economic History*. Oxford, Clarendon Press, 1969.
- Kennedy, P. (1989). *Ascesa e caduta delle grandi potenze*. Milano, Garzanti. Edizione originale: *The Rise and Fall of the Great Powers. Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000*. New York, Random House, 1987.
- Levitt, T. (1983). The Globalization of Markets. *Harvard Business Review*, 3, 92-102.
- Maddison, A. (2005). *L'economia mondiale. Una prospettiva millenaria*. Milano, Giuffrè. Edizione originale: *The World Economy. A Millennial Perspective*. Parigi, Ocse, 2001.
- Maddison, A. (2008). *L'economia mondiale dall'anno 1 al 2030. Un profilo quantitativo e macroeconomico*, Milano, Panta Rei. Edizione originale: *Contours of World Economy, 1-2030 AD Essays in Macro-Economic History*. Oxford, Oxford University Press, 2007.
- Massey, D. (1984). *Spatial Division of Labour: Social Structures and the Geography of the Production*. New York, Methuen.
- McNeill, J.R., Pomeranz, K. (2015). *Production, Destruction, and Connection, 1750-present*, 2 voll., The Cambridge World History Vol. VII. Cambridge, Cambridge University Press.
- Ozawa, T. (2005). *Institutions, Industrial Upgrading and Economic Performance in Japan. The 'Flying Geese Paradigm' of Catch-up Growth*. Northampton, Edward Elgar.
- Parthasarathi, P. (2011). *Why Europe Grew Rich and Asia Did Not? Global Economic Divergence, 1600-1850*. Cambridge, Cambridge University Press.
- Pomeranz, K. (2004). *La grande divergenza. La Cina, l'Europa e la nascita dell'economia mondiale moderna*. Bologna, Il Mulino. Edizione originale: *The Great Divergence. China, Europe and the Making of the Modern World Economy*. Princeton, Princeton University Press, 2000.
- Robinson, I.A. (2010). Giovanni Arrighi: Systemic Cycles of Accumulation, Hegemonic Transitions, and the Rise of China. *New Political Economy*, Novembre 2010, DOI: 10.1080/13563467.2010.512657
- Rosenberg, N., Mowery, D. (2015). *Il secolo dell'innovazione. Breve storia della tecnologia americana*, Milano, Bocconi, edizione italiana aggiornata. Edizione originale: *Paths of Innovation. Technological Change in 20th Century America*. Cambridge, Cambridge University Press, 1998.
- Rosenthal, J-L., Bin Wong, R. (2011). *Before and Beyond Divergence: The Politics of Economic Change in China and Europe*. Cambridge Mass., Harvard University Press.
- Sugihara, K. (2003). The East Asian Path of Economic Development: A Long Term Perspective. In G. Arrighi, T. Hamashita, M. Selden (a cura di). *The Resurgence of East Asia. 500, 150, 50 Years Perspectives*. Londra, Routledge, 78-123.
- Tronti, M. (1966), *Operai e capitale*. Torino, Einaudi.



Citation: M. Mazzarino, S. Battino (2019) Lo sviluppo di servizi di trasporto innovativi a supporto della mobilità dei crocieristici: una valutazione di fattibilità strategica per il porto di Ragusa (Dubrovnik). *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 2(2): 29-48. doi: 10.13128/bsgi.v2i2.978

Copyright: © 2019 M. Mazzarino, S. Battino. This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<http://www.fupress.com/bsgi>) and distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

For Italian evaluation purposes: S. Battino takes responsibility for sections 1 (1.1, 1.2) and M. Mazzarino for sections, 2 (2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7), 3, 3.1, 4.

Lo sviluppo di servizi di trasporto innovativi a supporto della mobilità dei crocieristici: una valutazione di fattibilità strategica per il porto di Ragusa (Dubrovnik)

Developing Innovative Transport Services to Support the Mobility of Cruise Passengers: A Strategic Feasibility Assessment for the Port of Ragusa (Dubrovnik)

MARCO MAZZARINO¹, SILVIA BATTINO²

¹ *Dipartimento di Culture del progetto, Università IUAV di Venezia, Italia*

² *Dipartimento di Scienze Economiche e Aziendali, Università degli Studi di Sassari, Italia*

E-mail: mazzarin@iuav.it; sbattino@uniss.it

Abstract. Following the increase of cruise traffic, the area of Ragusa (Dubrovnik) suffers from the negative impacts on the urban transport system, especially in terms of congestion and pollution, along the main connections from the main cruise terminal (Gruž) to the Old Town. The aim of the paper consists of carrying out an original feasibility study – fostered by local *stakeholders* and policy-makers – based on a sound empirical methodology and data collection so as to put forward an innovative local maritime transport service complementary to traditional urban transport solutions, which mainly consist of pedestrian routes and land-based public transport services. Following a comprehensive literature review and a best practice analysis, the paper builds upon a number of original scenarios comparing the current situation with a number of transport alternatives (a local maritime service and a pedestrian tunnel) to be used by cruise tourists accessing the historical center so as to support local policy-makers. Results show the feasibility of the local maritime option, which determines a significant reduction in urban congestion and pollution.

Keywords: cruise transport, local maritime transport services, urban policies, congestion, pollution.

Riassunto. A seguito dello sviluppo del traffico crocieristico, l'area urbana di Ragusa (Dubrovnik) ha visto accrescersi gli effetti negativi sul sistema di trasporto urbano, soprattutto in termini di congestione ed inquinamento, in particolare in relazione agli assi principali che consentono l'accesso dei turisti dal principale terminal crocieristico (Gravosa/Gruž) al Centro Storico. A partire dalle evidenze e dalle criticità rilevate attraverso un'estesa ricerca in letteratura nonché da un'analisi di *best practice*, lo scopo del presente lavoro è quello di realizzare una valutazione preliminare originale di un possibile servizio di trasporto locale marittimo, complementare al tradizionale percorso pedonale seguito dai turisti e ai mezzi di trasporto pubblico terrestre utilizzati dagli stessi per dirigersi verso il Centro Storico. In particolare, il lavoro, partendo dall'analisi

dello stato di fatto della rete urbana, presenta una valutazione strategica, sia finanziaria che socio-economica, di una proposta di servizio marittimo locale – sostenuta dagli stakeholder locali – che viene messa a confronto, in un ambito costi-benefici, con l'ipotesi alternativa di un tunnel pedonale, in modo da fornire un supporto rigoroso ai *policy-maker*. I risultati indicano, anche attraverso analisi di sensitività, la fattibilità finanziaria della proposta di servizio locale marittimo – in grado di assorbire una quota rilevante dei flussi crocieristici determinando, quindi, una significativa riduzione della congestione e dell'inquinamento nel centro storico della città – nonché gli elementi decisionali fondamentali, da un punto di vista sociale, relativi al rapporto con l'alternativa del tunnel.

Parole chiave: crociere, servizi di trasporto locale marittimo, politiche urbane, congestione, inquinamento.

1. Introduzione

Dalla fine degli anni Ottanta, in particolare dalla seconda metà di quegli anni, il turismo crocieristico ha denunciato, a livello mondiale, un'evoluzione così importante dal punto di vista quantitativo tale da poter essere considerato come una vera e propria tipologia turistica di massa sia per quanto riguarda il mezzo di trasporto, sia per l'elevato flusso di turisti (Bramwell 2004; Hernández Luis 2008, 50; CLIA 2018; Risposte Turismo 2018). A partire dal 1990 si è assistito ad un continuo aumento dei crocieristi, stimati nel 2018 in circa 28 milioni (Fig. 1), con un incremento medio annuo che si è posizionato, fino ad oggi, su un valore del 7,5%.

Tra le motivazioni che hanno portato ad una sempre più elevata fruizione di questo prodotto turistico troviamo la possibilità di visitare diversi luoghi in un unico viaggio e questa varietà di località toccate invita a reiterare l'esperienza crocieristica. A ciò si associano sia la tendenza del momento alla ricerca di un prodotto alternativo a forme di turismo tradizionale, sia i variegati itinerari "a terra", spesso modificati, che favoriscono la discesa dei passeggeri, per quanto le navi, vere e proprie città galleggianti, sembrano incoraggiare la permanenza a bordo. All'interno di queste imbarcazioni, ormai dotate di una tecnologia avanzata e di una elevata sicurezza per i passeggeri, vi è la possibilità di trovare esercizi commerciali e zone dedicate allo svago, a cui si aggiungono programmi di intrattenimento, questi ultimi molto spesso vivacizzati da artisti del mondo dello spettacolo. Altresì, a determinare la scelta di effettuare questo tipo di vacanza contribuisce il sistema del *all inclusive* che motiva fortemente i turisti, di norma particolarmente attenti alle spese destinate al tempo libero,

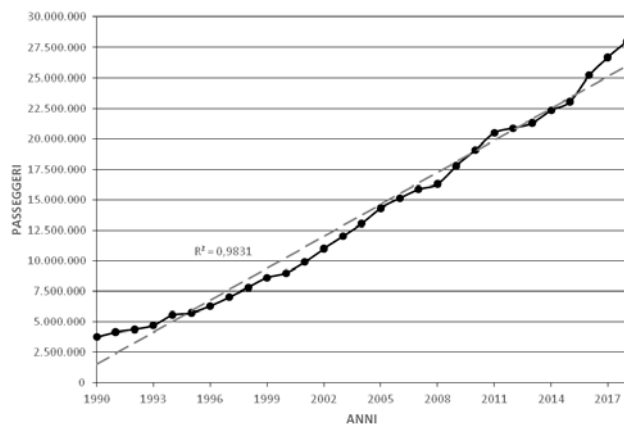


Figura 1. I crocieristi nel Mondo dal 1990 al 2018. Fonte: elaborazione da CLIA (2019) e Risposte Turismo (2019).

di diversa estrazione sociale, come si evince dalla differente classificazione delle cabine: standard, premium e lusso. Un mercato turistico, quindi, variegato dal punto di vista sociale e sempre più consistente dal punto di vista numerico, promosso e reso maggiormente dinamico anche dalla favorevole disposizione di molte città portuali ad ospitare, per le interessanti *performance* economiche, le navi da crociera (Dowling 2005; Chin 2008; OMT 2008; Whyte 2017, 557-568).

Contemporaneamente, alla continua dilatazione della domanda, l'offerta si propone con l'accrescimento della flotta e, in tempi più recenti, con il varo di navi da crociera di sempre più ampie dimensioni sia per capacità ricettiva, sia per gli spazi destinati al tempo libero degli stessi crocieristi¹. La stima, al 2018, indica ben 386 navi da crociera² alle quali corrispondono circa 563.000 posti letto: le imbarcazioni dall'anno 2000 hanno denunciato un incremento del 36,5%³ e la ricettività, sempre nello stesso intervallo di tempo, è aumentata del 57,2%⁴ (CLIA 2018; Risposte Turismo 2019). Per altro, alla Cruise Line International Association (CLIA), la più grande associazione mondiale che si dedica alla promozione dell'industria crocieristica, fanno capo sessanta compagnie di navigazione che rappresentano, con le loro navi, più del 95% della capacità globale. Buona parte della flotta cro-

¹ A partire dalla fine del 2018 sono in fase di costruzione e di consegna, nei soli cantieri europei, 97 navi da crociera delle quali ben 16 con una ricettività che va dai 5.000 ai 6.000 passeggeri (<https://crocieronline.net/news/navi-in-costruzione/>). Il gigantismo navale relativo al crocierismo è da ricondurre al "progetto Genesis" del 2007 della Royal Caribbean: nave da 5.400 passeggeri in navigazione dal 2012.

² Si tratta delle sole navi oceaniche. A queste imbarcazioni se ne aggiungono numerose altre, di difficile conteggio, fluviali: nel 2018 le compagnie associate Clia ne contano 212 (Risposte Turismo 2018a).

³ Incremento medio annuo del 4,8%.

⁴ Incremento medio annuo del 2,6%.

Tabella 1. Le prime cinque compagnie crocieristiche associate alla CLIA al 2018. Fonte: CLIA (2018).

Compagnie	Navi	%	Posti letto	%
Carnival Corporation	105	27,20	240.442	42,71
Royal Caribbean Corporation	52	13,47	132.084	23,46
Norwegian Cruise Line	26	6,74	54.846	9,74
MSC Cruises	15	3,89	44.640	7,93
Genting Hong Kong	9	2,33	15.409	2,74
<i>Totale prime cinque compagnie</i>	<i>207</i>	<i>53,63</i>	<i>487.421</i>	<i>86,58</i>
Altre compagnie minori	179	46,37	75.579	13,42
Totale mondiale	386	100,00	563.000	100,00

cieristica appartiene solamente a cinque compagnie e fra queste emerge la Carnival Corporation (Tab. 1). L'Associazione, altresì, conta su numerosi partner esecutivi distribuiti in tutto il mondo che comprendono porti, località di destinazione e fornitori di servizi.

L'area geografica maggiormente fruita dai crocieristi è quella dei Caraibi e a seguire emergono l'Asia del Pacifico (Cina esclusa) e il bacino del Mediterraneo (Tab. 2). Quest'ultimo specchio di mare, ancora importante per l'attività crocieristica, sembra aver perso o quanto meno ridotto la sua capacità attrattiva a favore di altre realtà marine, per quanto, nel quinquennio 2014-2018, abbia denunciato solo una leggera flessione di crocieristi pari all'1%.

Più della metà (53%) dei crocieristi che viaggiano lungo il Mediterraneo (Tab. 2) si imbarcano nei porti italiani, fra questi primeggiano Civitavecchia e Venezia, mentre il primato degli imbarchi spetta al porto di Barcellona. Nel 2018 i crocieristi movimentati⁵ nei porti mediterranei sono stati più di 28 milioni e le toccate nave si avvicinano a 13.000 (Tab. 3). Il traffico passeggeri (76,7%) e delle toccate nave (71,0%) si concentra nel Mediterraneo Occidentale e, a seguire nell'ordine, nelle rimanenti tre microaree, quali Adriatico, Mediterraneo Orientale e Mar Nero⁶.

Nell'ambito del Mare Adriatico oltre a Venezia emergono, per la movimentazione dei crocieristi e per le toccate nave, i porti di Ragusa (Dubrovnik) in Croazia, di Bari in Italia e di Cattaro (Kotor) in Montenegro (Tab. 3).

Proprio Ragusa, oggetto di questo studio, si propone come una meta crocieristica sottoposta ad una forte pressione, per lo più stagionale, da parte degli stessi cro-

Tabella 2. Passeggeri e navi posizionate nelle principali aree marine crocieristiche al 2018. Fonte: CIN (2018).

Aree marine crocieristiche	Passeggeri	%	Navi posizionate
Caraibi	10.251.405	36,61	167
Asia/Pacifico	4.017.505	14,35	79
Mediterraneo	3.783.229	13,51	144
Europa del Nord e Occidentale	2.511.905	8,97	129
Cina	2.299.230	8,21	15
Australia	1.078.486	3,85	42
Alaska	1.062.740	3,80	45
Costa Occidentale USA	872.754	3,12	31
Canarie	554.869	1,98	59
America del Sud	510.906	1,82	47
<i>Totale principali aree</i>	<i>26.943.029</i>	<i>96,23</i>	
Altre aree minori	1.056.971	3,77	
Totale mondiale	28.000.000	100,00	

Tabella 3. Stime sul traffico crocieristico nei primi venti porti del Mediterraneo nel 2018. Fonte: elaborazione da MedCruise (2019) e Autorità Portuali (2019).

Porti	Passeggeri movimentati	%	Tocate nave	%
Barcellona	3.041.693	10,85	830	6,52
Civitavecchia	2.441.335	8,71	760	5,97
Palma de Maiorca	1.714.863	6,12	546	4,29
Marsiglia	1.716.184	6,12	505	3,97
Venezia	1.560.579	5,57	502	3,94
Pireo	961.632	3,43	524	4,11
Napoli	1.141.398	4,07	379	2,98
Genova	1.011.398	3,61	229	1,80
Savona	848.487	3,03	194	1,52
Livorno	825.603	2,94	354	2,78
<i>Totale top 10</i>	<i>15.263.172</i>	<i>54,44</i>	<i>4.823</i>	<i>37,87</i>
Ragusa (Dubrovnik)	776.612	2,77	530	4,16
La Valletta	711.018	2,54	322	2,53
Santorini	749.286	2,67	474	3,72
Corfù	735.832	2,62	413	3,24
Mykonos	702.256	2,50	484	3,80
Palermo	577.934	2,06	172	1,35
Bari	572.906	2,04	213	1,67
Málaga	507.360	1,81	298	2,34
Cattaro (Kotor)	492.475	1,76	411	3,23
Pyrgos-Katalkolo	468.046	1,67	221	1,74
<i>Totale top 20</i>	<i>21.556.897</i>	<i>76,88</i>	<i>8.361</i>	<i>65,66</i>
Altri porti	6.481.639	23,12	4.373	34,34
Totale Mediterraneo	28.038.536	100,00	12.734	100,00

⁵ Per passeggeri movimentati si intende l'insieme degli imbarchi, sbarchi e transiti degli stessi.

⁶ Adriatico passeggeri 17,4% e toccate nave 21,1%, Mediterraneo Orientale 5,8% e 7,8% e Mar Nero 0,0% e 0,1% (MedCruise 2019).

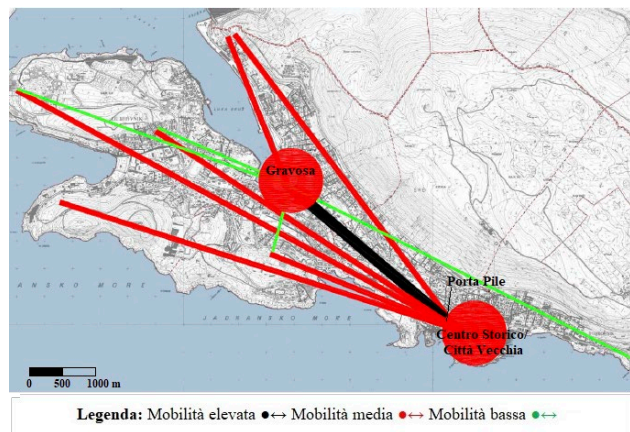


Figura 2. Il percorso critico Gravosa-Centro Storico. Fonte: elaborazione da Formaplan (2008).

cieristi (Tabb. 5 e 6) che si aggiungono sia ai residenti che ai vacanzieri stanziali⁷: non a caso il più contenuto numero di passeggeri movimentati nella città dalmata a partire dagli ultimi anni è da ricondurre ad una più attenta politica di sostenibilità ambientale attivata dalla comunità locale a salvaguardia del Centro Storico cittadino, annoverato nell'elenco dei patrimoni dell'Umanità dell'Unesco (Carić 2011, 104-113).

Il sistema dei trasporti della città di Ragusa presenta un numero di connessioni ad alto livello di congestione. Uno dei collegamenti più critici si individua nel percorso dal terminal portuale di Gravosa (Gruž) al Centro Storico (Città Vecchia/Grad) o più precisamente a Porta Pila (Pile), accesso – normalmente utilizzato dai turisti per entrare nello stesso Centro Storico – che si apre lungo le antiche ed imponenti mura che delimitano a Nord-Ovest la Città Vecchia. L'affollamento su tale percorso è dovuto per lo più al traffico crocieristico nel porto di Ragusa, in particolare all'elevato numero di passeggeri che raggiungono il Centro Storico dal su citato terminal crocieristico (Fig. 2).

Lo scopo del presente lavoro è quello di realizzare, sulla scorta di un chiaro itinerario metodologico improntato ad un approccio geografico – in cui vengono prese in esame le valenze di un settore (la crocieristica) rispetto ad un territorio specifico, attraverso attività di analisi, valutazione e proposta progettuale – e basato su un'estesa raccolta ed analisi dei dati, una valutazione preliminare di un possibile percorso alternativo via mare in grado di catturare una quota significativa dei flussi di passeggeri

crocieristici diretti al centro storico, solitamente a piedi o utilizzando i servizi locali terrestri⁸. In questo modo, si realizzerebbe una diminuzione importante dei livelli di congestione e di inquinamento. La proposta di una via marittima alternativa viene, in un contesto di analisi costi-benefici, messa a confronto con l'idea preliminare – proposta dagli *stakeholder* locali – di realizzare un tunnel pedonale lungo la direttrice congestionata Gravosa-Centro Storico⁹. In particolare, a partire dalle fonti secondarie esistenti¹⁰, gli scenari considerano, da un lato, lo sviluppo di un servizio di trasporto marittimo competitivo dal terminal al Centro Storico, e, dall'altro lato, la possibile costruzione di un nuovo tunnel pedonale sulla direttrice Gravosa-Centro Storico. Lo scopo finale è quello di realizzare una valutazione complessiva – finanziaria ed economico-sociale – in merito alla fattibilità strategica delle proposte, in modo da fornire un supporto rigoroso e quantitativo al decisore politico.

Il percorso valutativo si basa sul confronto tra domanda ed offerta di trasporto nelle diverse ipotesi di scenario. Da un punto di vista metodologico, la valutazione viene realizzata innanzitutto in termini di *performance* “tecnica” della rete di progetto – assegnazione dei volumi di traffico alla rete urbana – e successivamente viene condotta una valutazione finanziaria e socio-economica – che rappresenta il cuore del presente lavoro – in cui vengono identificate le voci di costo/uscite finanziarie e benefici/entrate finanziarie. La valutazione avviene mettendo a confronto la domanda potenziale di trasporto marittimo con le ipotesi di offerta di un nuovo servizio marittimo locale e la realizzazione del tunnel pedonale.

1.1 Una rassegna di letteratura

Numerosa è ormai la pubblicistica scientifica che ha indagato e tuttora investiga su questo segmento turistico,

⁸ Il presente lavoro prende spunto da tali necessità presentate dai *policy-maker* locali nell'ambito di collaborazioni progettuali che hanno coinvolto il *corresponding author* (si vedano i Ringraziamenti).

⁹ Le attività si contestualizzano nelle politiche già avviate dalla città di Ragusa nell'ambito della *Dubrovnik Sustainable Transport Strategy* (Formaplan 2008). Va, tuttavia, sottolineato come la proposta del tunnel pedonale, pur presentata come di elevata priorità dagli *stakeholder* locali – e dunque oggetto di valutazione strategica – al momento della realizzazione del presente studio non presenta elementi specifici di progettualità, se non nei suoi tratti – indicati – di massima (collegamento tra il terminal crociere ed il Centro Storico e forte volontà politica). Da questo punto di vista, il nostro studio – la cui utilità come ricordato risulta fortemente sostenuta dagli *stakeholder* stessi – mira proprio, basandosi sui documenti ufficiali disponibili, a dare delle indicazioni strategiche – di carattere finanziario ed economico-sociale – a supporto delle scelte degli attori territoriali.

¹⁰ Che consistono, soprattutto, nel principale documento di piano della città, citato in Nota 9.

⁷ Al Censimento del 2011 il Comune denunciava 42.641 residenti e nel 2017 la città è stata visitata da 1.200.000 turisti (www.balcanicaucasos.org/aree/Croazia/Turismo-Dubrovnik-affonda-189129).

studi che nel tempo hanno considerato le diverse sfaccettature e problematiche del crocierismo. Qui di seguito si vuole evidenziare alcuni dei più recenti e significativi apporti sulle principali tematiche affrontate da questa letteratura¹¹.

Alcuni studi si sono concentrati sull'evoluzione dell'offerta, della domanda e degli itinerari (Sabato, 2018), compresi quelli destinati ai crocieristi a terra (Lee, Ramdeen 2013, 236-247; Penco 2013, 15-27; Rodrigue, Notteboom 2013, 31-42; Lopes, Dredge 2017, 633-652), altri hanno esplorato la valenza economica, la sostenibilità di questa tipologia turistica, gli impatti ambientali, sia nei porti di scalo che nei più fragili habitat marini, e le implicazioni socioculturali (Brida, Zapata 2010, 205-226; Klein 2011, 107-116; Carić, Mackelworth 2014, 350-363; Cruz Ruiz 2015, 1-28; Garay Tamajón et al. 2014, 32-41; Satta et al. 2014, 54-75; Amato 2015, 54-71; Pallis 2015; Di Cesare 2015, 193-216; Carić 2016, 487-498; Perić et al. 2016, 425-433; McCarthy 2017, 289-313; Paoli et al. 2017, 1.462-1.478; Perić, Račić 2017, 243-255; BREA 2017 e 2018; Dragović et al. 2018, 289-300; MacNeill, Wozniak 2018, 387-404; Pino, Peluso 2018, 15-27; Rosa-Jiménez et al. 2018, 94-101). Diverse ricerche, ancora, si sono focalizzate sui contesti esperienziali e comportamentali sia dei crocieristi che dei residenti delle località toccate dalle navi da crociera (Jones 2011, 30-40; Brida et al. 2012, 180-190; Pulina et al. 2013, 57-67; Hernández Luis, Del Chiappa, Battino 2015, 287-316; Del Chiappa, Abbate 2016, 1.372-1.385; Jordan, Vogt 2017, 527-547; Del Chiappa, Lorenzo Romero, Gallarza 2018, 170-181).

A supporto della su riportata sintetica disamina della letteratura e a testimonianza del diffuso interesse scientifico verso il crocierismo si vogliono qui approfondire alcune esemplificazioni di ricerche che sembrano contrassegnare i numerosi altri studi.

Sabato (2018) sottolinea come il settore delle crociere sia stato affrontato per lo più da un punto di vista economico e manageriale, mentre un peso minore è stato dato agli studi relativi alle sue valenze spaziali e territoriali, dunque ad una prospettiva geografica. L'autore, seguendo una linea argomentativa simile al presente lavoro, passa in disamina il settore crocieristico a partire dalla prospettiva globale, per poi focalizzarsi sulla regione del Mediterraneo e, infine, sulla realtà di Palermo. In definitiva, il settore appare come uno dei più vitali della filiera turistica e, al suo interno, il Mediterraneo continua a rivestire un ruolo rilevante, anche se insidiato da altre realtà territoriali emergenti, in primis quella asiatica. Il ruolo dell'Italia rimane anch'esso di estremo rilievo,

detenendo il primato, in aggregato, come mercato di destinazione e potendo contare su un numero elevatissimo di destinazioni attrattive¹².

Perućić (2007, 665-680) esamina l'impatto della globalizzazione sul mercato crocieristico, mettendo in evidenza come il settore costituisca una forma di turismo non legata ad una specifica destinazione. In particolare, la crescita impetuosa della domanda ha portato, anche in questo settore, allo sviluppo del "gigantismo" navale – guidato dalla ricerca di economie di scala – ed alle ripercussioni di questo sulle portualità e sul tessuto socio-economico locale. Inoltre, ha portato, dal lato dell'offerta, ad una forte concentrazione di mercato, per cui i pochi principali player globali controllano più del 75% del mercato. In effetti – sottolinea l'autore – le navi da crociera rappresentano un microcosmo (per lo più internazionale) simile ad un resort, in cui i porti di calls diventano una parte di un programma (o di un "esperienza") complessiva.

Da un punto di vista metodologico, Brida et al. (2012, 1-26) presentano un'analisi empirica relativa al porto di Messina per valutare le preferenze della popolazione locale – considerata come un "composite stakeholder" – rispetto allo sviluppo del traffico crocieristico: a livello comparativo, vari studi mostrano una prevalenza dei benefici sui costi che ne derivano. Ad esempio, Gibson e Bentley (2006, 63-77) conducono uno studio nella regione della Cornovaglia, Hritz e Cecil (2008, 168-181) realizzano un'indagine in Florida, Diedrich (2010, 234-244) si focalizza sul Belize, mentre Brida et al. (2011, 187-202) si concentrano sulla Colombia (Cartagena de Indias).

Ancora, proprio nella trattazione del caso studio di Messina, gli autori esaminano le preferenze dei residenti rispetto allo sviluppo degli investimenti nel settore crocieristico, prendendo in considerazione anche le esternalità generate dal settore. Sono state realizzate 1.500 interviste *face-to-face* e impiegato un modello *logit* per l'elaborazione dei dati. La finalità della ricerca è quella di capire quali siano i fattori che influenzano le percezioni della popolazione rispetto a proposte di investimento e sviluppo del traffico crocieristico. I risultati mostrano che le preferenze appaiono favorevoli quando vengono percepite esternalità positive di tipo economico (incremento di redditi personali, potenziamento delle infrastrutture di trasporto), culturale e sociale (il miglioramento del *lifestyle*) e, altresì, nel caso in cui i residenti abbiano già effettuato una vacanza in crociera. Vicever-

¹¹ Per una più esaustiva rassegna bibliografica sull'argomento si veda Hernández Luis, Del Chiappa, Battino (2015, 287-316).

¹² Tale aspetto, per nulla banale in termini di competitività di una regione turistica, viene ripreso ed enfatizzato nel nostro lavoro in relazione all'Adriatico.

sa, le percezioni risultano negative quando, in particolare, viene posto l'accento sulle esternalità ambientali, come ad esempio sul deterioramento paesaggistico dovuto all'inquinamento. Da ciò gli autori traggono le implicazioni di *policy* locale, sottolineando la necessità di un coinvolgimento permanente della popolazione autoctona nei processi decisionali.

Un tema che si ritrova, nell'ambito di analisi e valutazioni più generali, in alcuni studi empirici è quello relativo al rapporto tra lo sviluppo crocieristico ed il trasporto locale. In particolare, lo sviluppo di nuovi servizi di mobilità a servizio della crocieristica va posto anche in rapporto sia a problematiche di capacità generale del sistema di trasporto locale, che di generale interferenza o conflitto con altre componenti di traffico. Inoltre, da un punto di vista economico, esso si collega alla stima della spesa complessiva del turista ed, infine, alla distribuzione del valore aggiunto generato dalla crocieristica sul territorio (Autorità Portuale di Venezia 2013; Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale 2017a e 2017b).

1.2 Una disamina bibliografica sullo scalo crocieristico di Ragusa

Il tema specifico dello sviluppo crocieristico nella città di Ragusa e dei relativi impatti e questioni di gestione e di *policy* viene trattato da vari autori.

Pavlić (2013, 125-142) si concentra sul ruolo e sulla necessità delle stime di domanda crocieristica nella città di Ragusa, come strumento fondamentale a supporto di politiche di gestione dei flussi più accurate e della pianificazione portuale e urbana. A fronte di una crescita importante del settore crocieristico, Ragusa si è ormai imposta come una delle principali destinazioni crocieristiche nel Mediterraneo. La città rappresenta la destinazione principale per la Croazia, generando circa il 75% del traffico crocieristico totale. Ciò è dovuto alle sue "risorse" turistiche, costituite dal patrimonio storico-culturale e naturale, nonché dalla sua favorevole posizione geografica, che la pone come meta intermedia ottimale nel percorso da Venezia verso i porti greci. Tale potenziale turistico sempre più si confronta con le sfide derivanti da uno sviluppo sostenibile equilibrato e con il rischio di una "perdita di controllo" del fenomeno, possibile causa di deterioramento del contesto locale. Lo sviluppo crocieristico, infatti, ha generato una serie di problematiche derivanti dalla forte concentrazione di turisti e di navi in brevi periodi di tempo, costituiti dalle toccate degli itinerari. Da un punto di vista estremamente rilevante per il presente lavoro, l'autore sottolinea

come Ragusa presenti due accessi al traffico crocieristico, uno presso l'isola di Lacroma (Lokrum) e l'altro presso il terminale di Gravosa. Ciò pone l'obiettivo fondamentale di individuare soluzioni a riguardo della distribuzione – e conseguente gestione e pianificazione – dei flussi verso il Centro Storico. L'orientamento prevalente di *policy* locale vede nel porto di Gravosa il principale terminale in grado di accogliere le navi più grandi. Ed è proprio in questo contesto che si è posto da tempo il problema di come regolare i flussi crocieristici ai due terminali rispetto alla distribuzione nel tessuto urbano. L'autore si pone dunque l'obiettivo di produrre una stima di crescita annua del traffico in rapporto alle conseguenze di tale incremento ed alle esigenze di definire ed implementare misure di *policy* in modo da riuscire a soddisfare, da un lato, le esigenze del turista crocierista, e, dall'altro lato, gli standard di vita della popolazione locale. L'autore impiega il modello ARIMA e, in base all'assunto che le condizioni attuali non varino (*do-nothing scenario*), arriva a stimare un tasso annuo di crescita del traffico attorno al 7%.

Rathman e Varez (2014, 113-137) sottolineano gli aspetti di competitività della città di Ragusa come destinazione crocieristica. La competitività di un servizio crocieristico dipende strettamente dalla scelta delle destinazioni incluse nell'itinerario, come fattore primario, prima ancora della competitività ed efficienza del porto stesso. In altri termini, la competitività dei servizi crocieristici non può essere concepita indipendentemente dalle caratteristiche del prodotto "destinazione turistica", che è, anzi, il principale fattore di inclusione di una destinazione nel mercato crocieristico. La competitività di ogni destinazione turistica, soprattutto in un mercato con forti dinamiche concorrenziali come quello considerato, è data dalla sua capacità di rispondere alle richieste degli utenti del servizio crocieristico – per tour di mezza giornata o di una giornata intera – attraverso la disponibilità di "risorse turistiche". Da questo punto di vista, la città di Ragusa presenta rilevanti "risorse" e requisiti sul terreno culturale e storico, come meta ormai consolidata a livello globale. Da tutto ciò discende la necessità di definire delle linee guida di *policy* locale per mantenere la posizione competitiva in rapporto allo sviluppo locale.

Peručić e Puh (2012, 213-228) esaminano i rapporti tra lo sviluppo crocieristico a Ragusa e gli impatti sulla popolazione locale, attraverso una ricerca empirica basata su questionari sottomessi ad un campione di 350 individui. Gli impatti prodotti dall'arrivo delle navi da crociera possono, in generale, essere considerati in termini sociali, tecnologici, economici, ambientali e politici (Cartwright, Baird 1999). Dopo aver messo in evidenza il ruolo di Ragusa come destinazione crocieristica

stica, gli autori pongono enfasi sugli impatti di carattere sociale sulla popolazione locale. Ricerche precedenti sul tema risultano scarse. Solo uno studio precedente (Horak 2007) ha esaminato l'impatto sociale in termini di qualità della vita a Ragusa, considerando l'impatto economico in termini dei benefici presunti derivanti dal turismo crocieristico. La crescita esponenziale del traffico crocieristico a Ragusa pone l'assoluta necessità di trovare soluzioni alle conseguenti problematiche generate sia dallo stato attuale che futuro del settore. Le evidenze della ricerca empirica mostrano come, oltre agli effetti sicuramente positivi di tipo economico, le principali problematiche percepite dalla popolazione locale siano quelle della congestione del traffico generata dagli arrivi delle navi. Circa il 70% di tutti gli intervistati evidenzia tale priorità, considerando lo stato attuale "intollerabile". La stessa percentuale afferma che nessuna azione efficace è stata finora realizzata, mentre circa i due terzi degli intervistati sostengono che il numero di turisti nei periodi di picco dovrebbe essere limitato. La causa di tale problematica viene individuata nello scarso sviluppo infrastrutturale, ma anche nell'insufficienza della capacità di gestione dei flussi.

Inoltre, gli autori evidenziano come le percezioni dei residenti rispetto all'impatto del settore crocieristico sulla qualità della vita siano influenzate dallo specifico luogo di residenza e dal tipo di occupazione. Ad esempio, circa il 40% degli abitanti del centro storico sottolinea gli effetti negativi sulla qualità della vita, mentre più della metà degli occupati nel settore turistico sostiene che l'incremento crocieristico non ha impatti negativi. Si sottolinea, ancora, come lo sviluppo futuro di questo settore dipenda strettamente dalla capacità di risolvere tali problematiche, in modo da poter gestire la domanda turistica. Del resto, la criticità legata all'individuazione di soluzioni per una migliore gestione dei flussi ha lo scopo di garantire uno sviluppo sostenibile che risulta centrale stante il ruolo strategico del settore delle crociere a Ragusa.

In definitiva, dalla disamina complessiva della letteratura emergono alcuni elementi di criticità e *gap* di conoscenza fondamentali, che costituiscono la base, dal punto di vista della metodologia scientifica, delle successive ricerche. Il nostro lavoro segue, dunque, tale logica. In termini generali, si sottolinea l'importanza del settore crocieristico – anche attraverso una serie di studi regionali (Cornovaglia, Florida, Colombia) – e delle sue dinamiche più rilevanti, tra cui il gigantismo navale, il rapporto città-porto ed il rapporto con il sistema di trasporto locale. Seguendo le criticità indicate dalla letteratura più specifica sullo scalo di Ragusa, nel nostro lavoro si sottolinea la necessità di promuovere ricerche mirate a

garantire la competitività dello stesso in un contesto di maggiore sostenibilità, legato agli impatti sul territorio. Dalla letteratura si rileva, in particolare, la necessità di individuare, nel contesto locale, una serie di soluzioni che rendano auspicabile l'individuazione di uno sviluppo equilibrato e sostenibile del traffico crocieristico in rapporto alle esigenze della comunità autoctona, a partire dal fenomeno della congestione. Inoltre, Ragusa pone il problema, sollevato ancora dalla letteratura, di individuare forme e soluzioni di gestione dei flussi crocieristici considerando la presenza di due sostanziali accessi alla città, uno meridionale (Porto Vecchio) ed uno, quello principale, presso il terminal di Gravosa, unitamente alla necessità di produrre stime quantitative che rendano maggiormente realistiche ed efficaci le soluzioni e le misure di *policy* proposte.

A partire, dunque, da questa serie di criticità, di seguito il lavoro si pone l'obiettivo di dare alcune risposte mirate, contribuendo all'avanzamento dello stato della conoscenza sul tema.

2. Materiali e metodi: i fabbisogni informativi e lo sviluppo metodologico

2.1 Analisi del sistema di trasporto: la raccolta ed analisi dei dati

In questo paragrafo vengono presentati e discussi i dati e le informazioni necessarie per realizzare le valutazioni di fattibilità preliminare oggetto di studio. Vengono, inoltre, presentate alcune *best practice*, relative a contesti geografici simili. La valutazione dello scenario attuale viene realizzata per lo più sulla base di fonti secondarie reperite a livello locale e da studi precedenti¹³. Le valutazioni economico-finanziarie, invece, rappresentano l'apporto più originale e vengono realizzate sulla base di dati originali e metodologie appropriate.

I fabbisogni informativi principali consistono nelle componenti di domanda ed offerta di trasporto sui percorsi congestionati (terminal crocieristico/Gravosa-Centro Storico). I dati di domanda, segnalati dalla letteratura come elemento rilevante a supporto delle scelte politiche, vengono nel nostro studio aggiornati e, soprattutto, affinati rispetto alla letteratura stessa (Pavlić 2013, 125-142). La stima della domanda è rappresentata dai livelli attuali di traffico, ossia il numero di passeggeri crocieristici gestiti dal terminal portuale che tradizionalmente si dirigono verso il centro storico. Essendo

¹³ In particolare, lo studio già citato "Dubrovnik Sustainable Transport Strategy" (2008), realizzato da Formaplan in collaborazione con TMB (Transports Metropolitans de Barcelona) e TRAMES (s.r.l.).

disponibili i dati del traffico crocieristico totale, risulta necessario preliminarmente stimare la quota di riferimento per lo stesso terminal. Il traffico crocieristico nel porto di Gravosa in base alle informazioni disponibili (Formaplan 2008; Jelavić et al. 2008, 189-193; Dubrovnik Port Authority – anni diversi), può essere stimato più del 70% del totale dello stesso a Ragusa¹⁴. Vengono quindi considerati i valori di *modal share* dei diversi servizi di trasporto urbano.

Dall'altro lato, si analizza l'offerta attuale dei servizi di trasporto per i passeggeri crocieristici lungo il percorso congestionato. I servizi consistono principalmente in percorsi pedonali e trasporto pubblico su strada.

I fabbisogni informativi fanno riferimento successivamente alle proposte migliorative della rete di trasporto urbano, finalizzate alla riduzione della congestione lungo i percorsi identificati. Come anticipato, le principali ipotesi risultano:

- lo sviluppo di un servizio marittimo dal terminal di Gravosa al Centro Storico;
- la realizzazione di un nuovo tunnel pedonale lungo il percorso Gravosa-Centro Storico.

Con riferimento al nuovo servizio marittimo, è necessario determinare le caratteristiche tecniche delle imbarcazioni che possono essere impiegate. Le esperienze, realizzate precedentemente in loco, mostrano come l'impiego di un servizio marittimo a basso costo e a bassa velocità si sia dimostrato sia inefficiente che inefficace (bassa risposta dell'utenza, ecc.). La proposta del presente lavoro consiste, invece, nella progettazione preliminare di un'alternativa competitiva basata su un servizio specializzato ad un costo ed ad una velocità relativamente più elevati. Vengono elaborate strutture tariffarie remunerative – anche se sono comunque valutati schemi di incentivo – considerata la disponibilità a pagare piuttosto elevata da parte dei crocieristi. Sulla base di questi presupposti, il servizio marittimo andrebbe ad essere operato su basi commerciali da parte di operatori specializzati, in particolare dallo stesso operatore che attualmente gestisce la tratta (sempre relativa al traffico crocieristico) da Lacroia al Centro Storico.

In un paragrafo specifico del presente lavoro si discute in dettaglio sulle caratteristiche delle possibili opzioni marittime. Qui possiamo anticipare che l'opzione risultata migliore consiste in un servizio regolare fornito da catamarani. In particolare, tali servizi sono in grado di trasportare circa 300 passeggeri ad una velocità

media di 26 nodi, con un motore di 4.000 cavalli. Tale opzione viene quindi sottoposta a valutazione economico-finanziaria considerando i relativi costi operativi e di investimento e le tariffe applicabili. In alternativa, può essere valutato l'impiego di catamarani di 3.000 cavalli – ciò implicherebbe un minor consumo di carburante – come opzione meno costosa. Sulla base di una serie di riscontri derivanti da *best practice*, si può stimare che tali servizi possono gestire circa l'80% del traffico crocieristico, così da dare un importante contributo alla riduzione della congestione urbana. Oltre a servizi regolari, possono essere proposti – come opzione complementare – servizi “su domanda” (*on-demand*), destinati a gestire la quota residuale di domanda crocieristica. In questo caso, il modello può essere quello dei così detti “Water Taxi”.

2.2 Alcune best practice

Possono essere individuati diversi contesti urbani in cui sono stati sviluppati servizi marittimi con lo scopo principale di ridurre la congestione dai terminal crocieristici al centro storico. Sicuramente, un caso è quello di Venezia, che notoriamente rappresenta il principale terminal crocieristico in Adriatico e tra i principali al mondo. Inoltre, Venezia vede la presenza di milioni di turisti ogni anno e mostra alti livelli di congestione lungo i percorsi dai terminal trasportistici al centro storico. Da questo punto di vista, sono state sviluppate diverse soluzioni di trasporto marittimo urbano. Tra quelle maggiormente comparabili con il caso di Ragusa possono essere individuati i collegamenti gestiti dalla società Alilaguna. Nelle figure 3 e 4 viene mostrato un esempio di servizio marittimo che connette il Terminal Crociere con Piazza San Marco (la così detta “linea blu”).

Il servizio opera ogni ora – con una frequenza di 30 minuti nei periodi di picco – ed impiega circa 20 minuti ad un costo di 15 € A/R.

Un altro esempio interessante è quello del c.d. servizio “Navebus” operante a Genova da parte della locale società di trasporto pubblico, costituita da Comune, Regione ed una compagnia marittima locale. Tale servizio consente agli utenti di raggiungere il centro storico

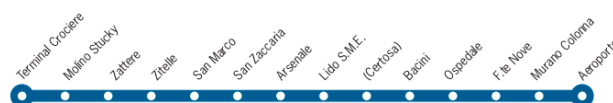


Figura 3. Esempio di servizio marittimo locale tra il terminal crocieristico ed il centro storico a Venezia. Fonte: Alilaguna (<https://www.alilaguna.it/linee/linea-blu>).

¹⁴ Nel prosieguo delle valutazioni utilizziamo il valore del 70% come media storica del porto negli ultimi dieci anni. Tale parametro appare una stima “prudente”, in quanto, come diremo discutendo delle analisi di sensitività, i valori puntuali più recenti appaiono sensibilmente maggiori.

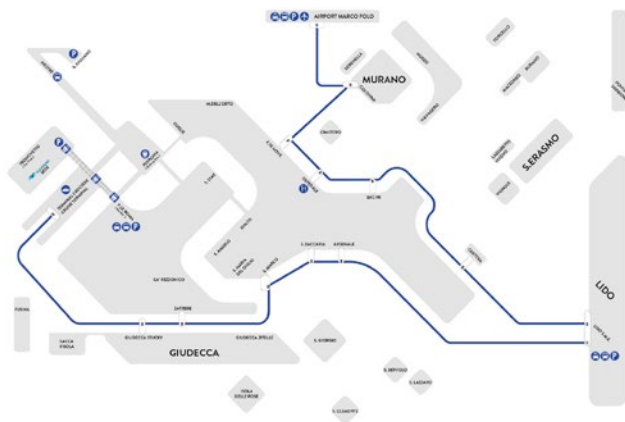


Figura 4. La rete di trasporto a Venezia e la “blue line”. Fonte: Alilaguna (<https://www.alilaguna.it/linea-blu/mappa-blu>).

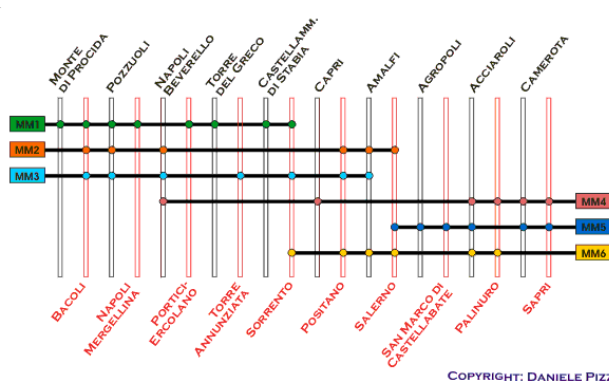
dal mare, con una frequenza ogni 1,5 ore (in media) nei periodi di picco e ad un costo di 3 € per ogni direzione.

Dal 2002 anche Napoli e la Regione Campania hanno sviluppato iniziative di servizi marittimi dedicati per collegare il porto di Napoli a varie destinazioni utilizzando imbarcazioni veloci. I servizi sono stati denominati la “metro del mare”. La rete marittima di trasporto consiste in 6 servizi, così come mostrato nella figura 5.

Un ulteriore esempio significativo è quello del “Water Taxi” impiegato a Beirut come soluzione per ridurre la congestione in vari centri urbani del Libano. Da quando il Governo ha maturato la decisione dell’impossibilità di sviluppare ulteriormente la rete stradale o la costruzione di tunnel urbani, sono stati incentivati servizi marittimi costieri basati su imbarcazioni specializzate (ad alta velocità) per supportare il turismo e con lo scopo di generare un adeguato ritorno finanziario e opportunità di occupazione. Il Governo è stato coinvolto per quanto concerne la concessione dei permessi e degli spazi pubblici. Successivamente, è stata costituita una società operativa – la Lebanese Water Transportation – come soggetto proprietario e gestore delle imbarcazioni e dei servizi. La *mission* della compagnia è quella di offrire un “servizio confortevole, sicuro, veloce, accessibile, affidabile e rilassante per evitare il traffico e la congestione” attraverso l’impiego di Water Shuttles in grado di trasportare da 70 a 150 passeggeri lungo le coste.

2.3 Il coinvolgimento degli stakeholders

Allo scopo di ottenere ulteriori informazioni specifiche in merito alle proposte di intervento, sono state realizzate delle indagini presso alcuni *stakeholders* a Ragusa interessati a tali iniziative. Lo scopo principa-



COPYRIGHT: DANIELE PIZZO

Figura 5. Le “vie del mare” della Regione Campania: Fonte: Regione Campania (<http://www.regione.campania.it/assets/documents/vie-del-mare-orari-3.pdf>).

le di tali indagini è stato quello di identificare i modelli di *business* attualmente impiegati per gestire i flussi dei turisti crocieristi dal porto al Centro Storico. Innanzitutto, sono stati organizzati dei *meeting* con i rappresentanti della città, dai quali è emerso con forza l’interesse ad affrontare, con soluzioni innovative, il problema della gestione dei flussi crocieristici. Infatti, sulla base di un *trend* che mostra una ormai affermata competitività complessiva di Ragusa come destinazione turistica (Rathman, Varez 2014, 113-137), attualmente lo scalo di Gravosa è in grado di accogliere contemporaneamente 3 grandi navi da crociera e gestire fino a 9.000 passeggeri al giorno, in alta stagione. Talvolta, nei periodi di punta, vengono accolte fino a 4 navi che movimentano circa 12.000 passeggeri. Gli *stakeholder* locali, quindi, segnalano il problema della distribuzione di tali flussi turistici verso il Centro Storico ed i conseguenti fenomeni di congestione urbana.

Dall’altro lato, i servizi marittimi attuali forniscono un’alternativa inefficace¹⁵, essendo basati su piccole imbarcazioni a bassa velocità. Da questo punto di vista, si manifesta la volontà di valutare l’impiego di imbarcazioni più veloci e con maggiore capacità di trasporto. Nel presente lavoro, come già ricordato, vengono valutate alternative marittime competitive – rispetto ad altre soluzioni, in particolare il tunnel pedonale – in termini di tipologia di imbarcazioni e di velocità.

Ulteriori aspetti emergono dai contatti con gli *stakeholder* locali. Un primo elemento riguarda la così detta “*carrying capacity*” della città di Ragusa, in termini di numero di turisti che possono essere accolti nel tessuto urbano, considerando in particolare l’impatto sul-

¹⁵ Considerate anche le difficoltà operative dovute alle cattive condizioni del mare.

la popolazione locale (Peručić, Puh 2012, 213-228). Nei periodi di picco, vi possono essere 3 navi da crociera al porto di Gravosa, mentre altre 2 navi sono ancorate a sud in prossimità dell’isola di Lacroma. Tradizionalmente, i turisti raggiungono il Centro Storico da Gravosa a piedi o con mezzi pubblici, mentre da Lacroma utilizzano imbarcazioni fino all’entrata del Centro Storico, sbarcando nel Porto Vecchio. Di conseguenza, si formano lunghe code presso le entrate al Centro Storico. Da qui la necessità di determinare il numero massimo di turisti che possono accedere alla città. In questo ambito, possono essere proposte alcune misure in modo da ottimizzare la distribuzione temporale dei turisti attraverso una riprogrammazione degli arrivi delle navi. In particolare, possono essere suggeriti schemi di incentivo tariffario per l’accesso al porto. Tali misure sono già in atto in altri contesti. Il Comune di Ragusa limita il numero di passeggeri crocieristi a circa 8.000 al giorno. È stato stimato che su 243 giorni-crociera all’anno, solamente in 18 giornate tale valore viene superato. In particolare, storicamente solo per 4 giorni all’anno il porto gestisce oltre 10.000 passeggeri, portando l’Autorità Portuale a rifiutare toccate. Allo scopo di limitare concretamente il flusso di turisti, quest’ultima e la Provincia hanno concordato sull’applicazione del principio 2+1 per il *booking* delle navi. Ciò significa concedere la possibilità di toccata a 2 navi a Gravosa e ad una a Lacroma. Richieste che superano tali soglie vengono rifiutate di conseguenza.

2.4 L’analisi SWOT

Come noto, l’analisi SWOT¹⁶ rappresenta uno strumento di pianificazione strategica. La valutazione delle proposte viene realizzata con riferimento allo stato attuale del sistema di trasporto. I risultati della SWOT analysis possono essere riassunti nella tabella 4.

2.5 Definizione dell’area di studio

Come anticipato, l’area oggetto del lavoro è la città di Ragusa e, nello specifico, l’area urbanizzata che insiste sul porto di Gravosa e su quello Vecchio, dove risiede buona parte (76%) della popolazione (cfr. nota 7 e Fig. 6)

In particolare, vengono affrontate alcune problematiche di mobilità connesse alla possibilità di sviluppare servizi marittimi alternativi al percorso congestionato Gravosa-Centro Storico con riferimento al traffico crocieristico. In generale, l’accessibilità del traffico cro-

Tabella 4. L’analisi SWOT. Fonte: nostra elaborazione.

Punti di forza (S)	Punti di debolezza (W)
- capacità residua di trasporto della rete urbana per servizi marittimi - risposta tradizionalmente positiva degli utenti crocieristici a servizi confortevoli - compagnia marittima operante servizi da Lacroma al Centro Storico già esistente	- <i>carrying capacity</i> del Centro Storico - cattive condizioni del mare
Opportunità (O)	Minacce/rischi (T)
- opzioni marittime competitive già esistenti in altri contesti (<i>best practices</i>) - direttive EU che promuovono la mobilità urbana sostenibile - ottimizzazione degli arrivi/scheduling delle navi da crociera	- sviluppo del traffico crocieristico tale da produrre forti fenomeni di congestione urbana

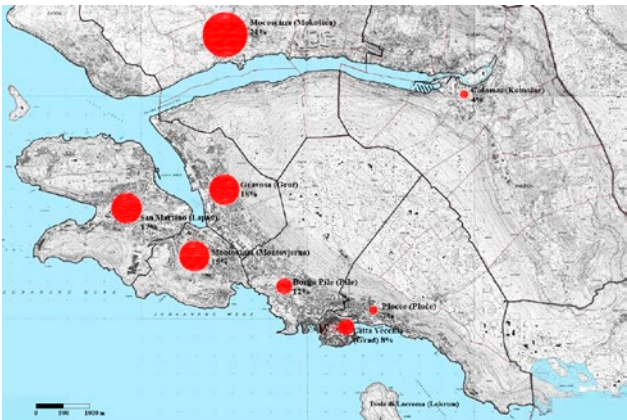


Figura 6. L’area di studio e distribuzione (%) della popolazione residente per circoscrizione comunale. Fonte: elaborazione da Formaplan (2008).

cieristico a Ragusa è garantita attraverso due modalità: dall’area a nord, dove si sviluppa il porto di Gravosa, e dall’area a sud, presso l’isola di Lacroma. Il porto di Gravosa, in generale, è localizzato in prossimità di una baia naturale di larghezza massima di 440 metri e con una profondità massima di 29 metri (Jelavić et al. 2008, 189-193). Nell’ambito del porto di Gravosa, il terminal crociere sviluppa una lunghezza massima delle banchine dedicate pari a 1.610 metri, con una profondità massima di circa 11 metri. Il terminal crociere – in termini di capacità – è in grado di accogliere 3 grandi navi. L’acces-

¹⁶ Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats.



Figura 7. Il percorso marittimo proposto dal terminal di Gravosa al Centro Storico. Fonte: nostra elaborazione su Google Earth.

sibilità dal terminal crociere al Centro Storico è garantita da servizi di trasporto pubblico su gomma – con un tempo di viaggio, durante i momenti di picco, piuttosto variabile (dai 10 ai 45 minuti) – e dal percorso pedonale, che permette di raggiungere il Centro Storico in circa 35-45 minuti. L'accesso da sud, invece, è reso possibile attraverso l'ancoraggio delle grandi navi da crociera in prossimità dell'isola di Lacroma, da cui poi i passeggeri raggiungono il Centro Storico con un servizio marittimo dedicato. In termini di flussi passeggeri, come già anticipato, ci si riferisce alle statistiche ufficiali dell'Autorità Portuale di Ragusa, che indicano in media¹⁷ una percentuale intorno a più del 70% del traffico complessivo del porto attribuita al terminal crociere di Gravosa.

Attualmente, i turisti crocieristi utilizzano il porto di Gravosa nell'area a nord per raggiungere il Centro Storico con percorsi pedonali o utilizzando il trasporto pubblico, causando, come annotato, forti fenomeni di congestione nei periodi di picco. Le possibili alternative marittime qui proposte vengono rappresentate in termini di arco aggiuntivo, via mare, all'attuale rete di trasporto (Fig. 7).

2.6 La situazione attuale del sistema di trasporto

In questo paragrafo viene fornita una valutazione della *performance* attuale della rete urbana di trasporto in base al confronto tra domanda ed offerta di spostamento con riferimento ai flussi di origine-destinazione Gravosa-Centro Storico.

In generale, l'evoluzione complessiva dei flussi crocieristici è mostrata nelle tabelle 5 e 6.

La tabella 6, in particolare, mostra un picco durante la stagione estiva (giugno-settembre). Dalle fonti disponibili risulta come picco settimanale il sabato – con più

Tabella 5. Numero crocieristi e toccate nave a Ragusa dal 2000 al 2018. Fonte: elaborazione da Durković (2007, 32-41) e Dubrovnik Port Authority (www.portdubrovnik.hr/statistika).

Anno	Passeggeri	Toccate Nave
2000	126.841	168
2001	205.095	279
2002	264.902	343
2003	395.342	480
2004	457.334	504
2005	510.641	553
2006	603.047	574
2007	667.769	606
2008	965.061	692
2009	952.728	628
2010	1.035.482	705
2011	1.073.082	665
2012	1.035.865	643
2013	1.181.156	688
2014	909.897	577
2015	869.492	601
2016	881.956	638
2017	754.551	538
2018	776.612	530

Tabella 6. Presenza di crocieristi a Ragusa per mese nel 2018 (val. %). Fonte: elaborazione da Dubrovnik Port Authority (2019).

Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno
0,02	0,03	1,20	6,82	13,84	14,53
Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
14,62	15,98	14,33	14,37	3,89	0,36

di 7.000 passeggeri nel porto di Gravosa¹⁸ (Dubrovnik Port Authority 2019). Allo scopo di ottenere una valutazione della *performance* della rete urbana sul percorso Gravosa-Centro Storico può essere utilizzato, come dato ufficiale di domanda complessiva a Gravosa, il valore di circa 7.200 passeggeri (giorno di picco – sabato).

L'offerta di trasporto sul percorso Gravosa-Centro Storico consiste nel percorso pedonale e nei servizi di

¹⁸ Nel nostro lavoro ci rapportiamo alle fonti ufficiali disponibili citate, le quali, tuttavia, vanno lette come stime “prudenti”. In effetti, in riferimento ad esempio ai valori giornalieri, gli *stakeholder* locali, come già anticipato, riportano – durante gli incontri avuti – 3 navi a Gravosa più 2 navi a Lacroma nelle giornate di picco (in alcuni casi, addirittura 4 a Gravosa). Il che implicherebbe la presenza di circa 9.000 passeggeri a Gravosa e circa 6.000 a Lacroma, per un picco complessivo quindi di circa 15.000 passeggeri. Nel prosieguo del lavoro, come già riportato, ci riferiamo solamente alle fonti ufficiali disponibili.

¹⁷ Negli ultimi dieci anni.

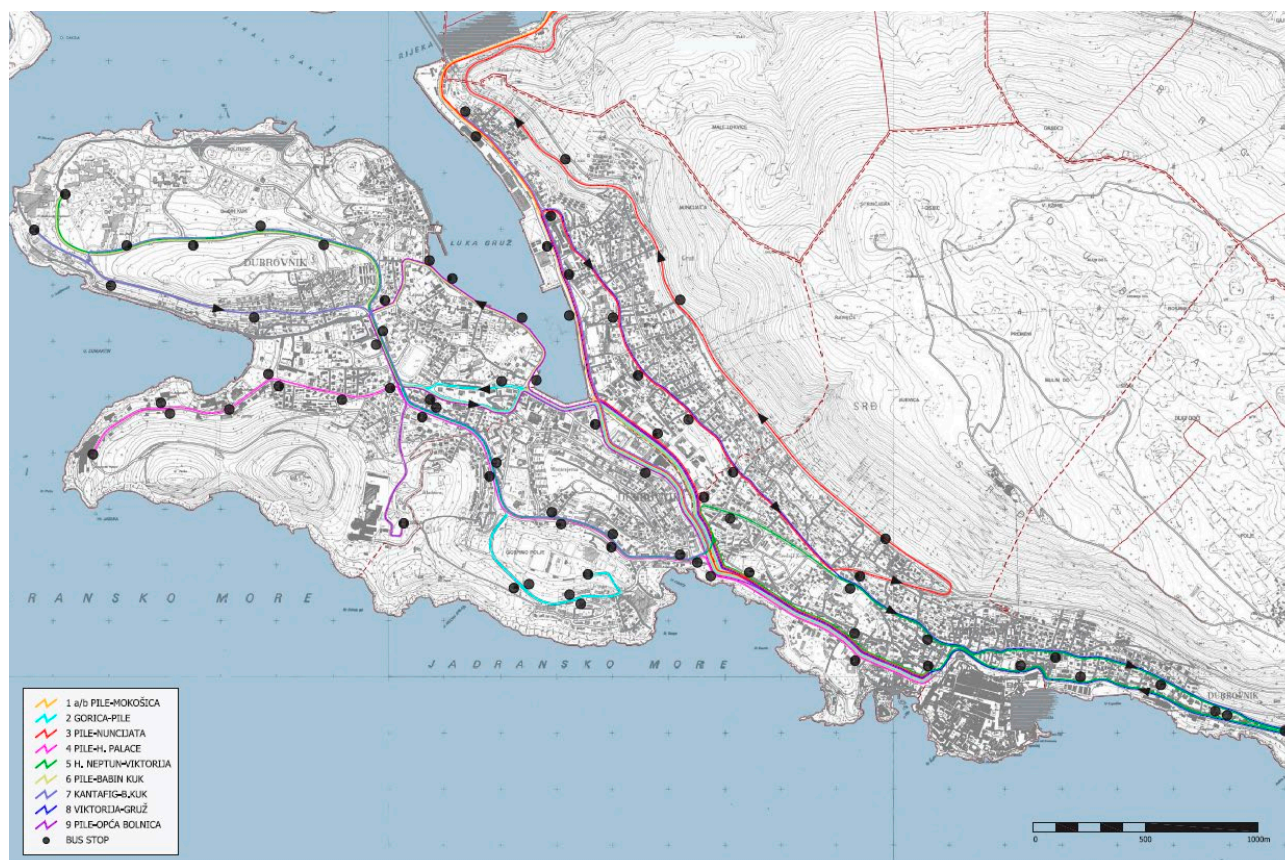


Figura 8. L'offerta di trasporto pubblico locale. Fonte: Formaplan (2008).

trasporto collettivo. A motivo della congestione, l'offerta mostra un deficit di capacità disponibile, soprattutto a ridosso del Centro Storico (nell'abitato di Pile) e presso l'entrata del Porto Vecchio. L'abitato di Pile rappresenta di fatto il punto più critico della rete, in cui si verificano frequenti ingorghi di mezzi pubblici nel periodo estivo. I servizi di trasporto pubblico locale si caratterizzano per tariffe basse¹⁹, scarsa qualità, una velocità media di appena 20 km/ora, una bassa affidabilità e risultano significativamente sussidiati. L'offerta di servizi pubblici si concentra sul tratto Gravosa-Centro Storico, in cui sono previste corsie riservate. A causa della congestione è stato deciso di applicare una tariffa di accesso per i bus diretti al Centro Storico fino a 250 HRK (~35 €).

Nella figura che segue (Fig. 8) sono rappresentati i principali percorsi che possono essere fruiti dai turisti grazie alla rete di trasporto locale per raggiungere il Centro Storico ed allontanarsi dallo stesso.

¹⁹ Ad esempio, il costo di un biglietto di sola andata è circa 10 HRK (~1,5 €).

Considerando che una nave da crociera genera un fabbisogno di circa 10 bus, attualmente risulterebbero necessari circa 100 mezzi al giorno – in ogni direzione – sulla direttrice Gravosa-Centro Storico, con i conseguenti problemi di congestione. Essendo la flotta disponibile limitata, vengono impiegati giornalmente circa 300/400 mezzi. Di tutti questi, che accedono al Centro Storico durante l'anno, l'86% è operato durante la stagione estiva.

Assumendo che tutta la domanda crocieristica del porto di Gravosa – come anticipato, pari a circa il 70% del traffico crocieristico complessivo – venga assegnata al percorso dell'attuale rete urbana, i livelli di congestione indotti dai flussi complessivi che utilizzano la rete urbana sono rappresentati nella figura 9.

Si può evidenziare come il tratto Porto di Gravosa-Centro Storico risulti quello maggiormente congestionato di tutta la rete urbana, in cui la capacità stradale disponibile viene utilizzata fino al 90% (ed alcuni archi – in nero – mostrano uno sfioramento della capacità disponibile).

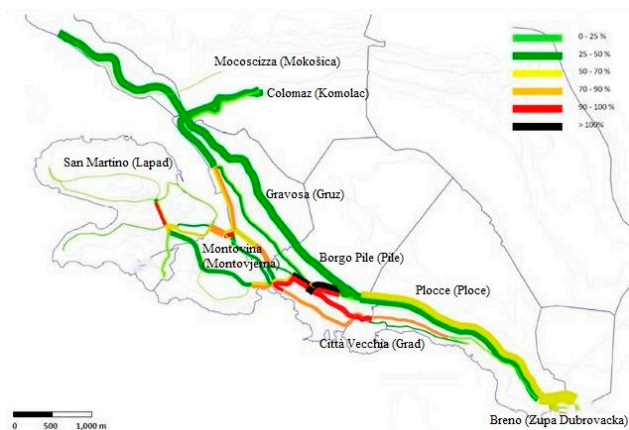


Figura 9. Livelli di congestione e flussi di traffico urbano a Ragusa.
Fonte: elaborazione da Formaplan (2008).

2.7 Scenari futuri: un'alternativa marittima

In questo paragrafo vengono sviluppati alcuni scenari relativi ad alternative marittime sul percorso Gravosa-Centro Storico. In particolare, viene valutato l'impiego di diverse tipologie di imbarcazioni lungo il tratto che è costituito da circa 5 miglia nautiche²⁰. Dal 2004 era stato proposto un servizio marittimo, che tuttavia non aveva incontrato il successo dell'utenza. Sulla base dei dati disponibili, tale servizio impiegava imbarcazioni della lunghezza di 11,95 metri, con una capacità di trasporto di 39 passeggeri ad una velocità massima di 15 nodi. La domanda media era di circa 300 passeggeri al giorno e la tariffa A/R di 10,70 €.

Oltre alle già citate *best practice*, vengono identificate le seguenti possibili tipologie di imbarcazioni, con le relative caratteristiche tecniche:

- motonavi/ferry con capacità di 1.200 passeggeri;
- motonavi con capacità di 2-300 passeggeri;
- HSC (High-Speed Craft)/catamarano con capacità di 300 passeggeri;
- motonave/motoscafo con capacità di 50 passeggeri;
- motoscafo con capacità di 20-30 passeggeri.

In riferimento a tali tipologie di naviglio sono identificate i parametri necessari per la valutazione economico-finanziaria, in particolare:

- costi di investimento e di manutenzione;
- velocità;
- costi operativi;
- tariffa (media).

Sulla base di tali informazioni, si ritiene che il *business model* complessivo possa consistere in:

- un servizio regolare, con un orario predefinito e coordinato con gli arrivi delle navi da crociera;
- un servizio dedicato, del tipo diretto/*on-demand*.

Il primo tipo di servizio andrebbe a servire gran parte dei turisti crocieristici. Lo studio di fattibilità che viene qui sviluppato si riferisce a tale tipologia di servizio.

Il servizio dedicato si baserebbe sull'utilizzo di motoscafi e gestirebbe una parte dei turisti crocieristici. Esso andrebbe ad arricchire l'offerta complessiva come servizio complementare sul tratto critico.

Vengono quindi sviluppate una serie di valutazioni da un punto di vista tecnico e funzionale. In particolare, viene valutata la domanda afferente all'opzione marittima, analizzate in dettaglio le caratteristiche dell'opzione stessa e, in conclusione, vengono valutati i risultati complessivi.

Allo scopo di stimare la domanda potenziale per il nuovo servizio marittimo locale, consideriamo, sulla base delle *best practice*, alcuni valori di riferimento (*benchmark*). Le *best practice* mostrano che, quando le alternative marittime risultano competitive, esse riescono a catturare fino all'80% del traffico crocieristico²¹. Sulla base dei dati disponibili della domanda di traffico crocieristico²², pari a circa 7.200 passeggeri giornalieri, si deriva una domanda potenziale marittima pari a 5.760 passeggeri. Le stime della domanda potenziale marittima vanno interpretate come flussi di traffico che eviterebbero i percorsi terrestri, determinando dunque un miglioramento della *performance* della rete urbana e migliorando la congestione sui percorsi critici verso il Centro Storico.

Dal punto di vista dell'offerta di trasporto, per quanto riguarda il servizio regolare, viene proposto l'impiego di un *High-Speed Craft* (o catamarano). Le caratteristiche di questo tipo di mezzo sono:

- massimo numero di passeggeri trasportabili: 300;
- lunghezza: 39,6 m;
- larghezza: 15,6 m;
- velocità: 26 nodi;
- 4 motori, di 1.000 cavalli ciascuno;
- consumo: circa 1.000 l/h;
- 3 membri di equipaggio;
- costo (mercato secondario): circa 2 milioni di euro;
- vita operativa: 25 anni.

Nella costruzione delle alternative, possiamo anche considerare l'impiego di due motori (di 1.500 cavalli ciascuno), in modo da avere un minor consumo di carburante (circa 700 l/h).

²⁰ Circa 9 km.

²¹ Anche se le *best practice* ci forniscono tali valori, per un principio di prudenza considereremo valori più bassi, stante la presenza di un servizio di trasporto pubblico (bus) sulla tratta critica.

²² Si considerano metodologicamente i valori nelle giornate di picco.

Il costo di manutenzione annuale può essere calcolato considerando che il costo totale cumulato di manutenzione solitamente non eccede il 50% del costo iniziale dell'investimento. In media, il tasso di manutenzione annuale varia dal 2 al 2,5% del costo dell'investimento.

Con l'impiego di tale tipologia di imbarcazione, il servizio marittimo proposto è in grado di coprire la distanza nautica dal porto di Gravosa al Centro Storico in circa 15 minuti, risultando quindi più competitivo rispetto sia all'opzione pedonale (circa 35-45 minuti), sia all'opzione trasporto pubblico²³.

Ulteriori alternative tecniche vengono escluse in quanto, pur considerando imbarcazioni più grandi rispetto alle esperienze passate ed essendo adatte alle condizioni marine (vento, ecc.), in definitiva non soddisfano i requisiti in termini di velocità per risultare competitive rispetto alle opzioni terrestri. Inoltre, le alternative basate sull'impiego di traghetti o grandi motonavi richiederebbero ulteriori investimenti in attrezzature portuali.

I livelli tariffari vengono considerati in particolare nell'analisi finanziaria, in cui rappresentano una variabile critica. In generale, le tariffe medie applicate nelle esperienze pregresse a Ragusa – circa 0,6 €/km – risultano piuttosto basse rispetto ad altre opzioni *benchmark* (circa 1 €/km).

3. Risultati complessivi e discussione

La valutazione dei risultati si basa innanzitutto sul confronto tra domanda ed offerta, considerando un servizio marittimo alternativo per il trasporto dei turisti crocieristici dal porto di Gravosa al Centro Storico. In questo paragrafo, ci si concentra sulle valutazioni relative agli attributi dell'alternativa individuata, seguendo uno schema di valutazione finanziaria strategica e costi-benefici (Tevfik 2016; Boland et al. 2009, 82-135; Kingston 2001, 478-487)²⁴.

Al fine di valutare le caratteristiche della domanda ed offerta del servizio marittimo locale in termini economici e finanziari, vengono considerate le seguenti variabili:

- ricavi dalla gestione del servizio;
- costi operativi, in termini di consumi di carburante e di personale di bordo;
- costi di investimento;
- costi di manutenzione;
- costi del tempo di viaggio.

Il servizio marittimo considerato consiste in un servizio regolare dal porto di Gravosa al Centro Storico che impiega uno specifico tipo di imbarcazione, partendo dall'assunto della necessità di risultare competitivo rispetto alle alternative terrestri ed al servizio operato in passato. La proposta di un servizio marittimo alternativo implica chiaramente un miglioramento dell'impatto ambientale, attraverso la riduzione delle emissioni lungo il tratto terrestre: la quota di passeggeri che sceglierebbe il servizio marittimo determina un minor impiego di mezzi terrestri (bus). Da alcune stime, si può evincere che per una domanda potenziale nell'ordine di 2.000 passeggeri in una giornata tipica, verrebbero tolti circa 32 bus dal tratto terrestre. Ciò determinerebbe un minor consumo di carburante e minori emissioni inquinanti (CO, NO_x, particolato, CO₂).

Come anticipato, consideriamo che circa il 70% dei passeggeri crocieristici sbarcati a Gravosa visita la città. Ciò significa che, durante le giornate di picco, circa 5.000 passeggeri si dirigono verso il Centro Storico (mentre la quota residua rimane a bordo della nave). Sulla base delle statistiche, assumiamo che il *modal split* tra le diverse alternative risulti:

- 40% dei passeggeri utilizzano il servizio bus: 2.000 passeggeri;
- 40% dei passeggeri costituiscono la domanda potenziale del servizio marittimo²⁵ (passeggeri che sono disposti ad utilizzare tale opzione): 2.000 passeggeri;
- 20% dei passeggeri raggiungono il centro storico a piedi: 1.000 passeggeri.

La fattibilità può quindi essere condotta in riferimento alla domanda potenziale del servizio marittimo. Per fare ciò, è necessario innanzitutto calcolare il numero di imbarcazioni necessarie per operare il servizio. Per operare il servizio in modo efficace, assumiamo che tutti i passeggeri possano raggiungere il Centro Storico entro un'ora al massimo, dal momento dello sbarco. Dato che un round-trip impiega circa 30 minuti – tempo totale di percorrenza, che include il tempo di manovra presso i due terminal – ne deriva che ogni imbarcazione deve trasportare circa 600 passeggeri/ora. In totale, quindi, vi è la

²³ I tempi di viaggio che vengono riportati a Ragusa per il servizio bus durante i periodi di picco risultano, come anticipato, molto variabili, dai 10 ai 45 minuti.

²⁴ Come noto, mentre lo schema costi-benefici riflette il computo delle principali variazioni di utilità sociale generate dal progetto considerato – avendo, dunque, come fine ultimo l'impatto sul benessere sociale (ossia, sulla collettività) – lo schema di valutazione finanziaria considera la redditività del progetto dal punto di vista del singolo operatore interessato allo sviluppo del progetto stesso.

²⁵ Assumiamo che, se il servizio marittimo risulta competitivo (in termini di tempi di percorrenza), il *modal split* tra servizio marittimo e servizio bus sia realisticamente del 50%.

Tabella 7. Schema di sintesi della valutazione finanziaria del servizio marittimo (valori annuali in €). Fonte: nostra elaborazione.

Costi operativi (consumi di carburante): 630.000	Ricavi finanziari: 3.057.600
Costi operativi (costo del personale): 440.000	
Costi di investimento: 1.120.000	
Costi di manutenzione: 22.400	
Totale costi: 2.212.400	Profitto: 845.200

necessità di operare con 4 navi²⁶. Il servizio sarebbe operativo sia la mattina (quando i passeggeri sbarcano), sia il pomeriggio (per garantire il ritorno a bordo della nave).

Per determinare l'ammontare dei ricavi, ipotizziamo che la tariffa media – sulla base delle *best practice* – sia di 1 €/km. Dato che un round-trip percorre circa 20 km, ne deriva un ammontare di ricavi giornalieri nell'ordine di 40.000 €. Riferendo tale valore all'intero anno, ricordiamo che il traffico totale nel porto di Gravosa rappresenta in media il 70% del traffico totale di Ragusa, per un valore di circa 546.000 passeggeri. Di questi, si assume che il 70% si diriga in città, per un totale di 382.000 passeggeri. Circa il 40% di tale valore sceglierebbe l'opzione marittima, ossia 152.880 unità all'anno. I ricavi totali stimati sarebbero dunque circa 3 milioni di euro.

Per quanto riguarda i costi operativi del servizio marittimo, ipotizziamo che ognuna delle 4 imbarcazioni venga impiegata 45 minuti la mattina e 45 minuti nel pomeriggio, per un valore complessivo di 1,5 ore giornaliere. Nel complesso, le imbarcazioni vengono impiegate 6 giorni alla settimana. In riferimento all'intero anno, otteniamo 630 ore di operatività per tutte le imbarcazioni impiegate. Dato che ogni imbarcazione ha un consumo di 1.000 litri all'ora, otteniamo 630.000 litri di consumo annuo di carburante. Assumendo un costo medio di 1 €/l, otteniamo 630.000 € di costi operativi totali annui.

Oltre al costo del carburante, dobbiamo calcolare il costo del personale impiegato a bordo. Ipotizzando che ogni imbarcazione impieghi un capitano e due marinai, in totale vengono impiegati 4 capitani ed 8 marinai. Il salario medio annuo può essere stimato in 50.000 € (capitani) e 30.000 € (marinai). In definitiva, otteniamo un costo operativo aggiuntivo annuo di 440.000 €.

Il costo operativo annuo totale risulta dunque di 1.070.000 €.

Per determinare i costi di investimento, consideriamo che ogni imbarcazione ha un costo di circa 7 milioni di euro ed una vita operativa di 25 anni. In questo modo, ne risulta un costo totale annuo di investimento per tutte le 4 imbarcazioni di circa 1.120.000 €.

Ai costi di investimento, infine, vanno aggiunti i costi di manutenzione. In media, si calcola un valore del 2% sul costo di investimento nelle imbarcazioni, per un valore complessivo annuo di 22.400 €.

Il bilancio complessivo della valutazione finanziaria – che esprime il punto di vista dell'operatore che gestirebbe il servizio marittimo – è rappresentato nella tabella 7. Si ottiene un costo totale annuo di 2.212.400 € e ricavi annuali di 3.057.600 €, ed un profitto annuale, di conseguenza, di 845.200 €. Ciò implica, quindi, che il servizio marittimo proposto non richiederebbe alcun sussidio pubblico.

Con riferimento specifico ad un'analisi costi-benefici, è necessario calcolare il valore del tempo di viaggio²⁷. Per quanto concerne il costo del tempo di viaggio, dalle stime di letteratura²⁸ risulta un valore di circa 8 €/ora. Nel complesso, la domanda potenziale del servizio marittimo risulta di circa 152.880 passeggeri all'anno. Per raggiungere il centro storico (e ritornare a bordo nel pomeriggio), metà di questi passeggeri ("prima ondata") impiega 30 minuti di viaggio, mentre la quota rimanente deve aspettare una mezz'ora aggiuntiva per utilizzare il servizio marittimo – in questo modo, impiegando 60 minuti complessivamente di tempo di viaggio. In totale, otteniamo quindi 894.348 € come costo totale annuo di tempo di viaggio.

Per quanto riguarda l'alternativa "tunnel", si può ipotizzare che il tempo di viaggio (*one-way*) sia mediamente di 35 minuti, per un totale complessivo annuo pari a 1.391.208 € di costo di viaggio.

Il bilancio complessivo costi-benefici (che rappresenta il punto di vista sociale rispetto alle alternative propo-

²⁷ Nell'analisi costi-benefici il valore del tempo di viaggio viene considerato in termini differenziali tra le alternative e rappresenta la componente principale di beneficio. Infatti, correttamente, il metodo costi-benefici prevede come principale voce di beneficio il differenziale del così detto "costo generalizzato del trasporto" – che è dato dalla somma delle componenti monetarie di spesa per il servizio e dal costo del tempo di viaggio, opportunamente monetizzato – tra le alternative. Tuttavia, le voci monetarie (es. tariffa pagata), rappresentano, in un contesto di valutazione "sociale", grandezze che vanno ad elidersi, rappresentando un beneficio per una parte (il produttore) ed un costo per l'altra (l'utenza). Dunque, rimane, come principale voce di beneficio, la valutazione (differenziale) del costo del tempo di viaggio tra le alternative.

²⁸ Si veda, per il settore turistico, ad esempio Gonzalez et al. (2017, 133-156).

²⁶ Per la precisione 3,3.

Tabella 8. Schema di sintesi della valutazione costi-benefici tra le due alternative (valori annuali in €). Fonte: nostra elaborazione.

	Alternativa marittima	Alternativa tunnel
Costi totali (operativi, investimento, manutenzione)	2.212.400	1.715.540
Costo del tempo di viaggio	894.348	1.391.208

ste) viene presentato sinteticamente nella tabella 8. Essa mostra che il *break-even point* per l'alternativa "tunnel" risulta di 1.715.540 € come costo totale annuo di investimento, manutenzione ed operatività, ossia 51.466.200 € per una vita operativa di 30 anni. Il valore di break-even sta a significare che a tale valore l'alternativa "tunnel" risulta indifferente rispetto all'alternativa marittima da un punto di vista di decisione del policy-maker. Se il costo del tunnel risulta quindi minore del valore di break-even, il tunnel appare come l'alternativa migliore.

3.1 Analisi di sensitività

I risultati complessivi dell'analisi finanziaria e costi-benefici derivano da una serie di ipotesi assunte su alcune variabili. Le principali considerazioni che si possono fare in tal senso sono:

- si è assunta una quota di traffico afferente al porto di Gravosa pari al 70% del traffico totale del porto di Ragusa. Tale percentuale rappresenta una media storica degli ultimi dieci anni ed appare, di fatto, una stima "prudente". Se prendiamo il valore più attuale²⁹ – pari al 94% – otteniamo, dal punto di vista della fattibilità finanziaria, un profitto annuo maggiore, pari a 1.893.520 €;
- rispetto all'opzione del trasporto pubblico terrestre (bus), viene proposto un servizio marittimo di alta qualità, per cui il costo del biglietto risulta relativamente elevato (il biglietto del bus è attorno a 1,5 € per corsa semplice). Inoltre, dobbiamo considerare che il costo del biglietto del bus risulta significativamente sussidiato;
- per quanto concerne i costi operativi, potremmo anche considerare che le imbarcazioni siano equipaggiate con 2 motori di 1.500 cavalli ognuno (invece che 4), riducendo in questo modo il consumo di carburante e, dunque, i costi operativi complessivi.

Per concludere, dunque, riteniamo che le varie ipotesi fatte sui parametri/variabili critiche risultino assoluta-

mente ragionevoli e realistiche, per cui l'analisi complessiva va ritenuta robusta.

4. Conclusioni e sviluppi futuri

Lo scopo principale del presente lavoro è stato quello di sviluppare, sulla base di un approccio geografico (Sabato 2018; Amato 2015, 54-71; Soja 1989) – in cui sono prese in esame le valenze di un settore (la crocieristica) rispetto ad un territorio specifico, attraverso attività di raccolta ed analisi dei dati, valutazione e proposte di intervento – uno studio preliminare strategico di fattibilità per valutare la possibilità di implementare un servizio marittimo locale nell'area di Ragusa a supporto della mobilità dei crocieristi. I risultati hanno dimostrato concretamente tale fattibilità. Tuttavia, ulteriori elementi che vanno tenuti in considerazione, in specie nell'implementazione concreta del servizio, possono essere così riassunti:

- la stima del tempo di viaggio per la proposta di servizio marittimo dovrebbe considerare ulteriori vincoli. Innanzitutto, la sussistenza di limiti di velocità nell'ambito dell'area portuale, ciò che andrebbe ad incrementare il tempo medio di viaggio riducendo la velocità media – la velocità potrebbe essere assunta attorno ai 12 nodi, in ogni caso dunque non eccessivamente lontana da quella di 15 nodi ipotizzata nel presente studio. Inoltre, il tempo complessivo di viaggio dovrebbe considerare anche il tempo speso dai passeggeri durante le operazioni di imbarco/sbarco (a Gravosa e presso l'entrata del Centro Storico). In definitiva, il tempo totale di viaggio dovrebbe essere confrontato con quello delle altre alternative. Anche se tali ulteriori stime risultano non agevoli, possiamo ipotizzare che il tempo complessivo di viaggio risulti di circa 30 minuti. Ciò significa che l'alternativa marittima risulterebbe pur sempre competitiva rispetto alle altre opzioni (30 minuti per il servizio marittimo, 35 minuti per il percorso a piedi, fino a 40 minuti per il percorso con i bus);
- il costo del biglietto del servizio marittimo è ipotizzato, nel nostro studio, pari a 20 €/round-trip. Esso, quindi, potrebbe essere valutato, in prima battuta, come relativamente elevato; tuttavia, se stimato – come parametro di un'analisi di sensitività – in rapporto al valore di *break-even point*, esso risulterebbe pari a circa 10 €/round-trip, dunque significativamente più competitivo. Più in generale, suggeriamo di sviluppare, come spunti futuri di sviluppo della tematica, un'analisi sulle preferenze dei passeggeri – in modo simile a quanto avviene in altre realtà cro-

²⁹ Al 2018. Fonte: Dubrovnik Port Authority.

cieristiche – in particolare basata sulla tecnica delle *Stated Preference*, adatta nello specifico a determinare il valore di elasticità della domanda rispetto al prezzo;

- la disponibilità di ulteriori spazi portuali (banchine, ad esempio) per operare i servizi con imbarcazioni del tipo HSC risulterebbe essere un ulteriore vincolo. Tuttavia, riteniamo che tale problematica dovrebbe essere affrontata complessivamente ad un livello di pianificazione strategica del porto di Ragusa (Master Plan) che, tra le altre cose, già prevede ulteriori sviluppi infrastrutturali.

Si ritiene, quindi, che tutti questi elementi dovrebbero essere parte dei futuri sviluppi ed approfondimenti dell'iniziativa proposta nel presente lavoro. Notiamo, inoltre, che tali tipologie di servizio sono già in esercizio in altre realtà, con l'impiego di varie tipologie di imbarcazioni³⁰.

Inoltre, sicuramente le valutazioni strategiche realizzate dovrebbero, come ulteriore spunto di ricerca futuro in campo geografico, essere corroborate da altri aspetti più strettamente di carattere ambientale, legati alla sostenibilità complessiva del sistema, compresi gli effetti che la nuova soluzione marittima può avere sull'ecosistema marino. In tale ambito, il richiamo allo sviluppo di approcci EBM (*Ecosystem Based Management*)³¹ risulta importante (Elkstrom, Young 2009), unitamente alle questioni legate alla Gestione Integrata della Zona Costiera (GIZC) – si veda in particolare Soriani et al. (2015, 95-118) per un'indagine nel contesto Adriatico – ed al *Maritime Spatial Planning*. Ancora, il tema dell'impatto sulla qualità delle acque marine, in rapporto alle dinamiche del traffico crocieristico, rappresenta un elemento per futuri approfondimenti di ricerca. Ad esempio, Copeland (2008) riporta le diverse tipologie di inquinanti prodotte dalle navi da crociera – considerate vere e proprie “città galleggianti” – rimarcando la mancanza di una incisiva regolamentazione dei processi di trattamento degli inquinanti prodotti dalle stesse. In effetti, mentre per alcune categorie di inquinanti sussistono convenzioni internazionali (come ad esempio la MARPOL) e normative nazionali, tali da configurare

processi di trattamento efficienti (come nel caso dei rifiuti di bordo e delle plastiche), per molte altre si ritiene che l'apparato regolamentativo sia piuttosto inadeguato, andando quindi ad accentuare il problema degli impatti sulle acque marine. Altri autori sostengono la necessità di considerare gli impatti ambientali prodotti dalle navi da crociera, nelle aree dove tale settore appare particolarmente rilevante per l'economia locale, nell'ambito dei processi di pianificazione territoriale da parte dei decisori politici. In particolare, Carić (2010) presenta una stima delle emissioni e dei flussi degli sversamenti in mare con riferimento al settore crocieristico in Adriatico relativamente all'area croata. La letteratura sul tema propone anche una serie di possibili soluzioni innovative, che adottino ad esempio il cosiddetto “*green ship design and manufacturing*” (Guo et al. 2012). Tale approccio consiste nell'affrontare il problema degli impatti generalizzati dovuti al trasporto marittimo a partire dal processo di costruzione delle navi stesse. Altri autori (Strazza et al. 2015) propongono, impiegando un approccio LCA (Life Cycle Assessment), una serie di “*green practice*” per minimizzare i flussi di rifiuti sversati da parte delle navi da crociera.

Ad un livello più generale, si è convinti che una serie di elementi strategici relativi alla sostenibilità dell'area di Ragusa debbano essere affrontati in campo geografico. In particolare, tali elementi riguardano il tema – già citato – della *carrying capacity* della città in rapporto ai fenomeni di congestione. Si tratta di elementi strutturali che richiedono una politica urbana forte di diversione verso modalità più sostenibili. Tali elementi dovrebbe far parte di un piano urbano della mobilità sostenibile (SUMP, secondo il linguaggio europeo³²) onnicomprensivo, sviluppando un pacchetto complessivo di politiche per il trasporto. L'efficacia di singole iniziative risulta significativamente inficiata se non vi è la presenza di un quadro complessivo strategico di politiche, in grado di migliorare la sostenibilità complessiva rispetto allo status quo³³.

Ringraziamenti

Anche se la responsabilità dei risultati e valutazioni prodotte sono completamente degli autori, si vuole ringraziare l'Istituto di Urbanistica di Lubiana con cui il

³⁰ Ad esempio, a Venezia servizi marittimi diretti dal terminal crocieristico al Centro Storico sono operati in modo efficace, gestendo fino al 80% dei passeggeri crocieristici. I passeggeri possono scegliere l'alternativa terrestre pedonale – impiegando circa 40 minuti, incidentalmente un valore simile a quello di Ragusa.

³¹ L'EBM è un approccio multisettoriale che ha lo scopo di affrontare questioni di carattere sociale, legate agli ecosistemi ed ai loro processi, funzioni e servizi in un modo olistico, piuttosto che frammentato. Esso richiede un approccio multidisciplinare che integri le componenti istituzionali, amministrative e scientifiche nella gestione di una determinata area.

³² Sustainable Urban Mobility Plan.

³³ Notiamo, in rapporto alle proposte in questo lavoro, come gli scenari di tipo *do-nothing* in effetti non rappresentino un effettivo “fare niente”. Infatti, ad esempio, i servizi di bus risultano attualmente ampiamente sussidiati, mentre il traffico crocieristico si attiene al principio, piuttosto empirico, del 2+1.

corresponding author ha potuto collaborare per conto del Comune di Ragusa.

Si vuole anche ringraziare l'ing. Paolo Menegazzo dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Setentrionale per alcuni importanti input tecnici a supporto delle valutazioni di fattibilità.

Riferimenti bibliografici

- Amato, V. (2015). Tra mare e terra. Il crocierismo nell'economia turistica. In Cusimano, G. (a cura di). *Il turismo nelle/delle destinazioni*, Bologna, Pàtron editore, 54-71.
- Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Setentrionale (2017a). *Traffico Marittimo nel Porto di Venezia*. Venezia.
- Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Setentrionale (2017b). *Analisi Multicriteria delle Alternative per la Crocieristica a Venezia*. Venezia.
- Autorità Portuale di Venezia (2013). *L'impatto economico della crocieristica a Venezia*. Venezia.
- Boland, J.J., Flores, N., Howe, C. W. (2009). *The Theory and Practice of Benefit-Cost Analysis. The Evolution of Water Resource Planning and Decision Making*, IWR Maass-White Series. Cheltenham, U.K. and Northampton, Mass: Elgar, 82-135.
- Bramwell, B. (2004). *Coastal mass tourism. Diversification and sustainable development in southern Europe*. London, Clevedon.
- Brida, J.G., Del Chiappa, G., Meleddu, M., Pulina, M. (2012). A comparison of residents' perceptions in two cruise ports in the Mediterranean Sea. *International Journal of Tourism Research*, 16 (2), 180-190. DOI: 10.1002/jtr.1915
- Brida, J.G., Del Chiappa, G., Meleddu, M., Pulina, M. (2012). Cruise tourism externalities and residents'support: a mixed approach. *Economics*, 6 (40), 1-26. DOI: 10.5018/economics-ejournal.ja.2012-40
- Brida, J.G., Riaño, E., Zapata Aguirre, S. (2011). Resident's attitudes and perceptions towards cruise tourism development: a case study of Cartagena de Indias (Colombia). *Tourism and Hospitality Research*, 11 (3), 187-202. DOI: 10.1177/1467358411415153
- Brida, J.G., Zapata Aguirre, S. (2010). Cruise tourism: Economic, socio-cultural and environmental impacts. *International Journal of Leisure and Tourism Marketing*, 1 (3), 205-226. DOI: 10.1504/IJLTM.2010.029585
- Business Research and Economic Advisors (BREA) (2017). *Economic contribution of cruise tourism to the destination economies*. Phillipsburg NJ, BREA.
- Business Research and Economic Advisors (BREA) (2018). *Economic contribution of cruise tourism to the destination economies*. Phillipsburg NJ, BREA.
- Carić, H. (2010). Direct pollution cost assessment of cruising tourism in the Croatian Adriatic. *Financial Theory and Practice*, 34 (3), 161-180.
- Carić, H. (2011). Cruising Tourism Environmental Impacts: Case Study of Dubrovnik Croatia. *Journal of Coastal Research*, 61 (61), 104-113. DOI: 10.2307/41510783
- Carić, H. (2016). Challenges and prospects of valuation e cruise ship pollution case. *Journal of Cleaner Production*, 111, Part. B, 487-498. DOI: 10.1016/j.jclepro.2015.01.033
- Carić, H., Mackelworth, P. (2014). Cruise tourism environmental impacts – The perspective from the Adriatic Sea. *Ocean & Coastal Management*, 102, Part. A, 350-363. DOI: 10.1016/j.ocecoaman.2014.09.008
- Cartwright, R., Baird, C. (1999). *The Development and Growth of the Cruise Industry*. Oxford, Butterworth-Heinemann.
- Chin, C. B. N. (2008). *Cruising in The Global Economy: Profits, Pleasure and Work at Sea*, Aldershot, Ashgate Publishing.
- Copeland, C. (2008). Cruise Ship Pollution: Background, Laws and Regulations, and Key Issues. CRS Report for Congress.
- Cruise Industry News (CIN) (2018). *2018-2019 Annual Report*, New York. CIN.
- Cruise Lines International Association (CLIA) (2019). *Cruise Trends and Industry Outlook. 2019*. Washington DC, CLIA.
- Cruz Ruiz, E. (2015). Tendencias y estrategias en la industria del crucero: principales areas del turismo de cruceros en el mundo. *Turydes*, 8 (19), 1-28.
- Del Chiappa, G., Abbate, T. (2016). Island cruise tourism development: a resident's perspective in the context of Italy. *Current Issues in Tourism*, 19 (13), 1372-1385.
- Del Chiappa, G., Lorenzo Romero, C., Gallarza, M. (2018). Host community perceptions of cruise tourism in the homeport. A cluster analysis. *Journal of destination marketing & management*, 7, 170-181.
- Di Cesare, F. (2015). Le imprese crocieristiche. In Garibaldi, R. (a cura di). *Economia e gestione delle imprese turistiche*. Milano, Hoepli, 193-216.

- Diedrich, A. (2010). Cruise ship tourism in Belize: The implications of developing cruise ship tourism in an eco-tourism destination. *Ocean and Coastal Management*, 53, 234–244. DOI: 10.1016/j.ocecoaman.2010.04.003.
- Dowling, R. (ed.) (2005). *Cruise ship tourism*, Perth, Edith Cowan University.
- Dragović, B., Tzannatos, E., Tselentis, V., Meštrović, R., Škurić, M. (2018). Ship emissions and their externalities in cruise ports. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 61, 289–300. DOI: 10.1016/j.atmosenv.2009.10.024
- Dubrovnik Port Authority (2019). *Statistics*. Dubrovnik. <http://www.portdubrovnik.hr/statistika>.
- Durković, V. (2007). Razvoj Dubrovnika kao luke ticanja u krizing -turizmu i projekt razvoja luke Dubrovnik (Development of Dubrovnik as Port of Call in Cruising-Tourism and the Port of Dubrovnik Development Project). *Naše more*, 54 (1-2), 32–41.
- Elkstrom, J.A., Young, O.R. (2009). Evaluating Functional Fit Between a Set of Institutions and an Ecosystem. *Ecology and Society* 14 (2): 16. <http://www.ecologyandsociety.org/vol14/iss2/art16/>
- Formaplan (2008). *Dubrovnik Sustainable Transport Strategy*. City of Dubrovnik, European Bank.
- Garay Tamajón, L. A., Cànoves, G., Prat, J. M. (2014). Barcelona, a Leader Destination in Cruise passenger Tourism: Keys, Impacts and Facts. *International Journal of Tourism Sciences*, 14 (1), 23–49. DOI: 10.1080/15980634.2014
- Gibson, P., Bentley, M. (2006). A study of impacts–cruise tourism and the South West of England. *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 20 (3/4), 63–77. DOI: 10.1300/J073v20n03_05
- Gonzalez, R. M., Marrero, A. S., Roman, C. (2017). Estimaciones del valor del tiempo de viaje de los visitantes del Parque Nacional del Teide. *Cuadernos Economicos de I.C.E.*, 93, 133–156.
- Guo, T., Zang, H., Dai, H. (2012). Analysis of green ships design and manufacturing technology. *Applied Mechanics and Materials*, 109, 489–493.
- Hernández Luis, J. Á. (2008). Turismo de masas y transporte: el gran reto del turismo del Siglo XXI. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales*, 12 (258): <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-258.html>. DOI: 10.1344/sn2008.12.1404
- Hernández Luis, J. Á., Del Chiappa, G., Battino, S. (2015). Percepción de los residentes de las Palmas de Gran Canaria ante el turismo de cruceros. *Vegueta*, 15, 287–316.
- Horak, G. (2007). *Study on Sustainable Tourism Development in Croatia*. Zagreb, Institute for Tourism.
- Hritz, N., Cecil, A. (2008). Investigating the sustainability of cruise tourism: A case study of Key West. *Journal of Sustainable Tourism*, 16 (2), 168–181. DOI: 10.2167/jost716.0
- Jelavić, V., Brajović, M., Durdević-Tomaš, I. (2008). Analyses of state and density of traffic in the port of Dubrovnik-Gruž. *Promet-Traffic&Transportation*, 20 (3), 189–193.
- Jones, R. V. (2011). Motivations to Cruise: An Itinerary and Cruise Experience Study. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 18 (1), 30–40. DOI: 10.1375/jhtm.18.1.30
- Jordan, E. J., Vogt, C.A. (2017). Residents' Perceptions of Stress Related to Cruise Tourism Development. *Tourism Planning & Development*, 14 (4), 527–547. DOI: 10.1080/21568316.2017.1287123
- Kingston, G. (2001). Cost Benefit Analysis in Theory and Practice. *The Australian Economic Review*, 34 (4), 478–487.
- Klein, R. A. (2011). Responsible Cruise Tourism: Issues of Cruise Tourism and Sustainability. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 18 (1), 107–116. DOI: 10.1375/jhtm.18.1.107
- Lee, S., Ramdeen, C. (2013). Cruise ship itineraries and occupancy rate. *Tourism Management*, 34, 236–247. DOI: 10.1016/j.tourman.2012.03.009
- Lopes, M. J., Dredge, D. (2017). Cruise Tourism Shore Excursions: Value for Destinations? *Tourism Planning & Development*, 15 (6), 633–652. DOI: 10.1080/21568316.2017.1366358
- MacNeill, T., Wozniak, D. (2018). The economic, social, and environmental impacts of cruise tourism. *Tourism Management*, 66, 387–404. DOI: 10.1016/j.tourman.2017.11.002
- McCarthy, J. (2017). Maximising cruise tourism outcomes in small-medium cruise ports: lessons from Atlantic Canada. *Urban Research & Practice*, 11 (4), 289–313. DOI: 10.1080/17535069.2017.1339822
- MedCruise (2019). *Cruise Activities in MedCruise Ports. Statistics Report 2018*. Santa Cruz de Tenerife, Spain, MedCruise Association.
- OMT – Organización Mundial del Turismo (2008). *Turismo de cruceros: situación actual y tendencias*. Madrid, OMT.

- Pallis, T. (2015). *Cruise shipping and urban development: state of the art of the industry and cruise ports*, Grecia, OECD.
- Paoli, C., Vassallo, P., Dapuetto, G., Fanciulli, G., Massa, F., Venturini, S., Povero, P. (2017). The economic revenues and the emergy costs of cruise tourism. *Journal of Cleaner Production*, 166, 1.462-1.478. DOI: 10.1016/j.jclepro.2017.08.130
- Pavlič, I. (2013). Cruise tourism demand forecasting – the case of Dubrovnik. *Tourism and Hospitality Management*, 19 (1), 125-142.
- Penco, L. (2013). Il Business crocieristico. Imprese, strategie e territorio. Milano, Franco Angeli.
- Perić, T., Komadina, P., Račić, N. (2016). Wastewater pollution from cruise ships in the Adriatic Sea. *Traffic&Transportation*, 28 (4), 425-433.
- Perić, T., Račić, N. (2017). Analysis of cruise ship traffic in the Adriatic Sea considering MARPOL Annex IV Areas of limited wastewater discharges. In *Proceedings of 7th International Maritime Science Conference* (April 20th-21st 2017, Solin [Croazia]), 243-255.
- Peručić, D. (2007). The impact of globalization on supply and demand in the cruise industry. *Tourism and Hospitality Management*, 13 (3), 665-680.
- Peručić, D., Puh, B. (2012). Attitudes of citizens of Dubrovnik towards the impact of cruise tourism on Dubrovnik. *Tourism and Hospitality Management*, 18 (2), 213-228.
- Pino, G., Peluso, A. M. (2018). The development of cruise tourism in emerging destinations: Evidence from Salento, Italy. *Tourism and Hospitality Research*, 18 (1), 15-27. DOI: 10.1177/1467358415619672
- Pulina, M., Meleddu, M., Del Chiappa, G. (2013). Residents' choice probability and tourism development. *Tourism Management Perspectives*, 5, 57-67. DOI: 10.1016/j.tmp.2012.10.003
- Rathman, D., Varez, K. (2014). Competitiveness of port on the cruise market: case of Dubrovnik port. *Poslovna Izvršnost*, 8 (2), 113-137.
- RisposteTurismo (2018). *Italian Cruise Watch 2018*. Venezia, Risposte Turismo.
- RisposteTurismo (2019). *Il traffico crocieristico in Italia e le previsioni per il 2019*. Venezia, Risposte Turismo.
- Rodrigue, J. P., Notteboom, T. (2013). The geography of cruises: itineraries, not destinations. *Applied Geography*, 38, 31-42. DOI: 10.1016/j.apgeog.2012.11.011
- Rosa-Jiménez, C., Perea-Medina, B., Andrade, M. J., Nebot, N. (2018). An examination of the territorial imbalance of the cruising activity in the main Mediterranean port destinations: Effects on sustainable transport. *Journal of Transport Geography*, 68, 94-101. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2018.02.003
- Sabato, G. (2018) Crociere e crocieristi: itinerari, immagini e narrazioni. Torino, Giappichelli.
- Satta, G., Parola, F., Penco, L., Persico, L. (2014). Word of mouth and satisfaction in cruise port destinations. *Tourism Geographies*, 17 (1), 54-75. DOI: 10.1080/14616688.2014.938689
- Soja, W. W. (1989). *Postmodern Geographies. The Reassertion of Space in Critical Social Theory*. London-New York, Verso.
- Soriani, S., Buono, P., Camuffo, M., Dalla Via, M., Tonino, M. (2015). Un'indagine sull'adozione della gestione integrata della zona costiera in Alto Adriatico. Risultati e valutazioni critiche. *Rivista Geografica Italiana*, 122, 95-118.
- Strazza, C., Del Borghi, A., Gallo, M., Manariti, R., Misaneli, E. (2015). Investigating of green practices for paper use reduction onboard a cruise ship – a life cycle approach. *The International Journal of Life Cycle Management*, 20, 982-993. DOI: 10.1007/s11367-015-0900-0
- Tevfik, F. N. (2016). *Cost-Benefit Analysis: Theory and Application*. Lanham-Maryland, Lexington Books.
- Whyte, L. J. (2017). Understanding the relationship between push and pull motivational factors in cruise tourism: a canonical correlation analysis. *International Journal of Tourism Research*, 19 (5), 557-568. DOI: 10.1002/jtr.2129



Citation: M. Tadini (2019) Il trasporto aereo delle merci: recenti evoluzioni, scenari geografici e ruolo di Malpensa. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 2(2): 49-64. doi: 10.13128/bsgi.v2i2.705

Copyright: © 2019 M. Tadini. This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<http://www.fupress.com/bsgi>) and distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

Il trasporto aereo delle merci: recenti evoluzioni, scenari geografici e ruolo di Malpensa

Air Cargo: Recent Evolutions, Geographical Scenarios and the Role of Malpensa Airport

MARCELLO TADINI

Dipartimento di Studi per l'Economia e l'Impresa, Università del Piemonte Orientale, Italia
E-mail: marcello.tadini@uniupo.it

Abstract. This work is part of the typical research field of transport geography. In particular, this paper focuses on air freight because it is a modal choice in strong growth over the past four decades. Moreover, air cargo is the indicator of a rapidly changing economic system and, not least, it is an area of considerable interest for geography, although not very discussed.

From the methodological point of view, in the first part the analysis highlights the characteristics of the so-called “air cargo”. Besides it is underlined its growing importance through a dynamic reading of the strong link between this mode of transport and the transformation of production systems and of distribution processes on a global scale. In the second part, the air cargo recent dynamics’ analysis enables to describe the global flows scenario and to highlight the most important regions today together with the European market configuration.

The ultimate goal of the work is to outline the distinctive features that have characterized the development of air cargo traffic in Italy and especially in the Malpensa airport catchment area, in order to understand its strategic choices and its future potential.

Keywords: air freight transport, air cargo flows and routes, Malpensa airport.

Riassunto. Questo lavoro si inserisce nel filone di ricerca tipico della geografia dei trasporti. In particolare l'attenzione è focalizzata sul trasporto aereo delle merci perché si tratta di una soluzione modale in forte sviluppo negli ultimi quattro decenni, perché è la spia di un sistema economico in rapida trasformazione e, non ultimo, perché costituisce un ambito di notevole interesse per la geografia ancorché non molto trattato.

Dal punto di vista metodologico, nella prima parte vengono evidenziate le caratteristiche peculiari del trasporto aereo delle merci (il cosiddetto “cargo aereo”) e ne viene sottolineata l'importanza crescente attraverso una lettura dinamica del forte legame esistente tra questa modalità di trasporto e le trasformazioni dei sistemi produttivi e dei processi distributivi a scala globale.

Nella seconda parte vengono illustrate specificità e dinamiche recenti del trasporto aereo di merci tramite una descrizione dello scenario globale dei flussi *cargo* che consente di evidenziare le regioni oggi più rilevanti e la configurazione peculiare della realtà europea.

L'obiettivo finale del lavoro è quello di delineare i tratti distintivi che hanno caratterizzato lo sviluppo del traffico aereo delle merci in Italia e in particolare nello scalo di Malpensa (e relativo bacino d'utenza), con l'intento di comprenderne le scelte strategiche e le potenzialità future.

Parole chiave: trasporto aereo delle merci, flussi e rotte del *cargo* aereo, aeroporto di Malpensa.

1. Introduzione

Per comprendere al meglio il tema del trasferimento delle merci, della combinazione modale e del loro rapporto con il territorio è necessario muoversi nell'alveo della disciplina geografica e più in particolare della geografia dei trasporti.

La geografia dei trasporti è un settore sempre più vasto e in crescita, all'interno del quale sono emersi negli anni due principali ambiti di interesse (Hoyle, Knowles 1998; Knowles et al., 2008).

Da un lato, l'attenzione è stata rivolta alle reti di trasporto, alle strutture e ai servizi connessi; dall'altro, all'impatto dei trasporti sulle società, sull'economia e sull'ambiente (Dobruszkes 2012).

Una definizione di geografia dei trasporti che appare particolarmente interessante (e che costituisce il riferimento teorico di questo contributo) è quella elaborata da Rodrigue, Comtois e Slack (2006), secondo cui essa si configura come una sotto-disciplina della geografia che si occupa dei movimenti di merci, persone e informazioni. Inoltre, cerca di collegare vincoli e attributi spaziali con l'origine, la destinazione, l'estensione, la natura e lo scopo dei movimenti.

Nell'ambito di questa visione, la geografia dei trasporti si occupa di analizzare le interazioni incrociate tra "spazi" e "trasporti", considerandone la rilevanza alle varie scale da quella locale a quella globale. In altre parole, studia come i territori limitino i trasporti e come i trasporti influenzino i territori che servono o attraversano (Dobruszkes 2012).

Ciò significa che la geografia dei trasporti esamina la circolazione di persone, merci e informazioni all'interno o attraverso diverse regioni.

L'analisi dei flussi tra regioni implica l'uso del cosiddetto "approccio di rete" (Black 2003).

Di conseguenza, è possibile individuare tre dimensioni fondamentali della geografia dei trasporti: flussi, nodi/località e reti (Hesse, Rodrigue 2004).

Va sottolineato altresì come questa disciplina studi anche le diverse modalità di trasporto: stradale, ferroviario, marittimo e aereo.

In questo lavoro l'attenzione è rivolta in particolare al trasporto aereo delle merci perché si è fortemente sviluppato negli ultimi quattro decenni, perché è la spia di un sistema economico in rapida trasformazione e, non ultimo, perché costituisce un ambito di notevole interesse per la geografia ancorché non molto trattato.

Dal punto di vista metodologico, nella prima parte vengono evidenziate le caratteristiche peculiari del trasporto aereo delle merci (il cosiddetto "*cargo* aereo") e ne viene sottolineata l'importanza crescente attraverso una lettura dinamica del forte legame esistente tra questa modalità di trasporto e le trasformazioni dei sistemi produttivi e dei processi distributivi a scala globale.

Successivamente, al fine di inquadrare correttamente la condizione specifica del mercato del *cargo* aereo, vengono illustrate specificità e dinamiche recenti del trasporto aereo di merci tramite una descrizione dello scenario globale dei principali flussi *cargo* che consente di evidenziare le regioni oggi più rilevanti e la configurazione peculiare del contesto europeo.

L'obiettivo finale del lavoro è quello di delineare i tratti distintivi che hanno caratterizzato lo sviluppo del traffico aereo delle merci in Italia e in particolare nello scalo di Malpensa, con l'intento di comprenderne le scelte strategiche e le potenzialità future.

2. Il trasporto aereo delle merci (*cargo* aereo): peculiarità e recenti evoluzioni

Nella letteratura sul tema, generalmente il *cargo* aereo viene definito (per differenza) come il trasporto per via aerea di qualunque cosa che non siano passeggeri e bagagli. Rispetto ad altri mezzi di trasporto, come la nave, il treno e i veicoli stradali, il *cargo* aereo rappresenta la più recente novità nel settore del trasporto delle merci (Popescu et al. 2011).

I primi casi di ricorso al trasporto aereo per le merci risalgono al periodo seguente alla Prima Guerra Mondiale; uno sviluppo embrionale si registrò nel Secondo dopoguerra, tuttavia negli anni Cinquanta il trasporto di merci per via aerea rappresentava ancora una quota di mercato residuale per i vettori, per ragioni sia tecniche che merceologiche.

A partire dagli anni Settanta si è assistito alla progressiva crescita di questo servizio con l'avvento degli aerei a fusoliera larga che ha consentito di sfruttare tutta la capacità dell'aeromobile (attraverso l'utilizzo su larga scala del *container* aereo) e con l'introduzione di categorie merceologiche prima inesistenti (come ad esempio l'elettronica di consumo) che ha dato avvio ad una domanda in precedenza molto limitata (Grado 2010).

Dall'inizio degli anni Ottanta si è registrato il passaggio dalla tipologia di traffico *cargo-charter* (cioè dall'impiego di voli non registrati da parte dei vettori di merci) ai voli *cargo-scheduled*, che hanno fatto accedere i vettori aerei di linea a un mercato precedentemente per loro marginale, utilizzando, in un primo momento, la sola capacità di pancia degli aeromobili passeggeri e successivamente con la messa in servizio di aeromobili *all-cargo* (cioè esclusivamente dedicati al trasporto delle merci) (Grado 2010).

Considerando l'evoluzione tecnica avvenuta nel campo dell'aviazione insieme alla riconfigurazione dei sistemi e dei processi produttivi, alla digitalizzazione e alla competizione basata sempre di più sul fattore tempo, appaiono evidenti gli effetti sulle dinamiche del commercio mondiale e sulla gestione della *supply chain* (Kasarda, Green 2005; Bonilla 2020).

La globalizzazione dei mercati spinge le aziende a disporre di impianti industriali e di centri di distribuzione diffusi in tutti i continenti, rendendo strategica l'attività di trasporto.

La convenienza a operare in paesi "lontani" (tramite scelte di internazionalizzazione), ha reso il *cargo aereo* una componente decisiva della *supply chain*, integrandolo nella filiera produttiva e distributiva come attività generatrice di valore.

Il tendenziale abbreviarsi del ciclo di vita dei prodotti, specie di quelli che utilizzano proprio per questa motivazione il trasporto aereo, ha reso il *time to market* un fattore chiave di successo, garantendo una relativa più lunga presenza sul mercato e una migliore remunerazione del capitale investito (Gilardoni 2010).

L'alto costo del magazzinaggio, a causa dell'immobilizzazione di capitale conseguente, ha favorito la produzione "*just in time*", quella legata all'ordine; ciò implica che la velocità sia il fattore chiave di successo, rendendo perciò competitivo il ricorso al trasporto aereo per molte categorie di prodotti (Gilardoni 2010; Bonilla 2020).

A questo proposito è opportuno sottolineare che, nel confronto con le altre modalità di trasporto utilizzabili per lunghe e lunghissime distanze (ferroviaria e marittima), il trasporto aereo ha come vantaggio principale la velocità e l'affidabilità del servizio (IATA 2017). Pertanto la soluzione via aria appare indicata per il traffico internazionale/intercontinentale di merci (con volumi generalmente contenuti) che devono arrivare a destinazione in tempi brevi a fronte tuttavia di un costo più elevato rispetto alle altre modalità (Paterson, Gasperoni 2000; Rodrigue et al. 2006): queste ultime sono più economiche, in grado di trasferire maggiori volumi ma hanno un *value of time* decisamente inferiore (Fig. 1).

La scelta del trasporto aereo trova giustificazione nella nuova configurazione del sistema economico gui-

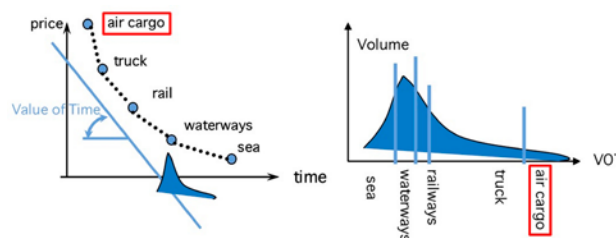


Figura 1. La scelta delle soluzioni modali e il *cargo aereo*. Fonte: elaborazione da Tavasszy, van Meijeren 2011.

dato dalla velocità e basato su relazioni e scambi diffusi a livello mondiale, in cui il vantaggio competitivo risiede in reti di imprese distribuite su scala globale le cui catene di rifornimento integrate si spostano via aria. I nuovi prodotti (tipicamente piccoli, leggeri, compatti, con parti di alto valore in rapporto al peso, formati da più componenti assemblate) sono sempre più spediti a scala internazionale per via aerea in modo rapido e flessibile (Kasarda, Green 2004).

Va evidenziato come i prodotti che necessitano del trasporto aereo siano principalmente merce pregiata per valore merceologico (prodotti ad elevato contenuto tecnologico, gioielleria) o per valore di bisogno (ricambi, componentistica) e deperibile, in senso merceologico (agroalimentare, fiori) o in valore (moda) (Gilardoni 2010).

Più in dettaglio, il trasporto merci per via aerea è usato per specifiche categorie merceologiche per le quali sia giustificabile il ricorso all'opzione modale più costosa (Boonekamp 2013; Lupi 2015):

- beni deperibili (frutta, verdura, pesce fresco, fiori);
- beni di alto valore (pietre preziose, gioielli, banconote);
- beni ad alto rapporto valore/peso (capi di alta moda, lenti);
- beni tecnologicamente avanzati (micro-elettronica);
- farmaci;
- pezzi di ricambio (per prevenire arresti della linea di produzione in fabbrica);
- animali vivi;
- posta e colli espressi (con consegna a tempo definito);
- merci con un ciclo di vita economico corto (materie radioattive, giornali).

Il trasporto aereo di merci è diventato un servizio sempre più importante perché svolge un ruolo chiave nella recente evoluzione delle catene di fornitura globali che sono geograficamente disperse. Mercati lontani sono serviti in sempre meno tempo, superando ostacoli come deperibilità, requisiti di inventario e rigoroso ordi-

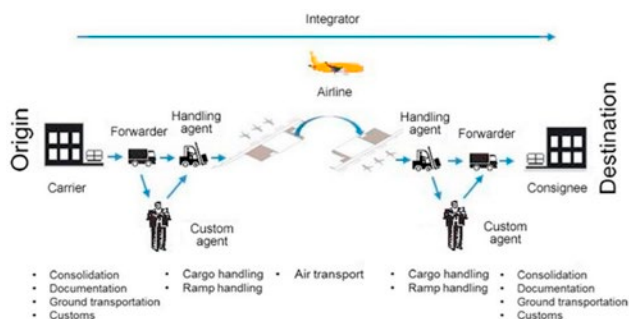


Figura 2. Air cargo supply chain. Fonte: Larrodé et al. 2018, 340.

ne di rifornimento, tempi di consegna ed elevati costi di magazzino. Le imprese sono quindi in grado di coprire un mercato più ampio a livello nazionale e internazionale perché il ricorso al *cargo* aereo consente loro di soddisfare rapidamente le esigenze dei clienti in maniera efficace ed economica (Airport Cooperative Research Programme 2014).

Questo incremento esponenziale del ricorso al trasporto aereo rende evidente come esso debba essere considerato oggi un elemento fondamentale delle catene logistiche per la sua capacità di facilitare e velocizzare il movimento delle merci negli scambi globali.

A questo proposito, appare opportuno descrivere brevemente le caratteristiche della catena di fornitura (*supply chain*) del *cargo* aereo.

L'attenzione è rivolta alle modalità di organizzazione del trasporto aereo delle merci che si possono presentare lungo la filiera dal mittente al destinatario.

La combinazione di merce, operatori e servizi trova concretizzazione nella catena logistica secondo due differenti declinazioni (Fig. 2):

- *General cargo* (o più propriamente *air cargo*): è il traffico tradizionale che prevede una catena logistica costituita da spedizioniere, *handler* aeroportuale e compagnia aerea. Si avvale di aeromobili destinati unicamente al trasporto merci (*all cargo*) ma anche delle stive degli aerei passeggeri (si parla in questo caso di *belly cargo*);
- Traffico *courier*: è gestito in maniera univoca dai corrieri espressi internazionali. Si caratterizza per spedizioni con particolare urgenza (prevalentemente piccoli colli), caricate esclusivamente a bordo di aerei *all cargo*, nella disponibilità degli stessi corrieri espressi.

Negli anni più recenti si è assistito ad una progressiva specializzazione degli operatori adibiti al servizio di trasporto aereo delle merci, che attualmente sono rappresentati da tre differenti categorie (Bowen, Leinbach 2004; Rodrigue et al. 2006; Lupi 2015):

- *Combination carrier*: sono compagnie aeree che trasportano le merci nella stiva dei loro aerei passeggeri, oppure con aerei combinati in cui una parte del ponte principale, oltre la stiva, è usata per il trasporto di merce.
- *All cargo carrier*: sono compagnie aeree che operano solo nel settore merci. Queste compagnie fanno sia voli di tipo *scheduled*, sia di tipo *charter*. Alcune *combination carrier*, hanno sviluppato loro compagnie destinate esclusivamente al trasporto merci che risultano pertanto simili a quelle *all cargo*.
- *Integrator*: il terzo gruppo è quello che rappresenta il settore più dinamico e innovativo degli ultimi decenni nel trasporto aereo delle merci. Al contrario delle altre due categorie, che sono dedicate al solo trasporto aereo (ossia trasporto da aeroporto ad aeroporto), gli *integrator* offrono un servizio "porta a porta". Essi (denominati anche *courier*) hanno una loro flotta, oltre che di aerei, di mezzi stradali con i quali fanno la raccolta delle merci in partenza e la distribuzione delle merci in arrivo presso il cliente. Essi hanno sviluppato una *door-to-door logistic chain* interamente controllata da loro. In particolare offrono un servizio caratterizzato da prefissati tempi di consegna e da una notevole affidabilità.

Le attività delle compagnie aeree e degli operatori del settore (spedizionieri e *handler* aeroportuali) dipendono in maniera determinante dalle caratteristiche strutturali degli aeroporti che costituiscono lo snodo centrale lungo la *supply chain*.

Come ha sottolineato la letteratura geografica (Ruggero 1984; Paterson, Gasperoni 2000; Bowen, Rodrigue 2017), l'evoluzione del traffico *cargo* impone la necessità di significative trasformazioni degli scali. Ciò determina scelte che richiedono spazi attrezzati sempre più ampi e capacità di organizzazione aeroportuale ma anche territoriale.

Per questi motivi oggi appare imprescindibile la presenza negli aeroporti di adeguate e dedicate dotazioni, che si sviluppano *airside* e *landside*. Le prime includono le piste (la cui lunghezza e larghezza influenza la quantità di aerei che possono essere accolti), le vie di rullaggio, l'area di stazionamento con i parcheggi per gli aerei, le strade di servizio interne e i magazzini con accesso diretto all'area di stazionamento. Le seconde comprendono invece i magazzini per il deposito della merce, i magazzini *cross docking*, le strade interne e i raccordi autostradali, le aeree di carico/scarico, le strutture dedicate agli autotrasportatori, le strutture speciali dedicate alle singole filiere, i parcheggi, gli uffici degli operatori e della Pubblica Amministrazione (Ernst & Young 2019).

Lo sviluppo del *cargo* aereo richiede come pre-condizione necessaria l'allestimento delle dotazioni aeroportuali suddette (supportate da un appropriato sistema infrastrutturale d'accesso) che vengono utilizzate dagli operatori del settore per fornire un adeguato servizio di trasporto e più in generale efficienti servizi logistici alle merci.

Come si desume facilmente dalla breve descrizione delle attività lungo la *air cargo supply chain*, il trasporto merci per via aerea assume necessariamente una configurazione multimodale (World Bank 2009).

Per trasporto multimodale si intende un servizio di trasferimento merci che utilizza almeno due modi di trasporto differente combinati tra loro. L'obiettivo è quello di sfruttare i vantaggi delle varie modalità per avere un trasporto efficace, efficiente, affidabile e anche sostenibile. Si parla invece di trasporto intermodale nel caso di movimentazione multimodale con unico contenitore (ossia senza rottura carico) (MLC Consulting 2015).

Il *cargo* aereo costituisce una particolare tipologia di trasporto multimodale in cui non viene usata la stessa unità di carico (l'aeromobile infatti richiede unità di carico *ad hoc*) in quanto solitamente il trasportatore deve portare a destinazione merce di piccole e medie dimensioni. In alcuni casi tuttavia si configura come trasporto intermodale (nella fattispecie viene definito "aviocamionato") quando la merce viaggia su strada già unitizzata su contenitori o *pallet* aerei. In generale comunque il prelievo della merce avviene con un mezzo di trasporto su strada presso il mittente; successivamente la merce viene portata all'aeroporto e, dopo le necessarie operazioni, caricata sull'aereo. Una volta atterrato presso lo scalo di destinazione, la merce viene gestita dagli operatori e poi prelevata per completare l'ultima tratta del viaggio nuovamente su mezzi stradali.

Infine, va segnalato come l'ulteriore aumento dell'importanza del trasporto aereo registrata a partire dal nuovo millennio e l'incremento del ricorso a questa soluzione modale siano sicuramente riconducibili anche al ruolo svolto dal commercio elettronico (*e-commerce*).

Grazie alle nuove tecnologie e al supporto di internet, le vendite al dettaglio (che avvengono on-line) possono raggiungere più clienti potenziali diffusi a scala globale.

Per questo motivo gli operatori dell'*e-commerce*, il cui mercato è internazionale, possono offrire ai loro clienti una soluzione di movimentazione merce (tramite il *cargo* aereo) adatta a soddisfare le loro esigenze e a fornire prodotti in tutto il mondo con velocità, efficienza e affidabilità (IATA 2019).

3. L'evoluzione dei flussi mondiali ed europei del *cargo* aereo

La crescente esposizione delle imprese alle dinamiche di internazionalizzazione, le trasformazioni dei sistemi produttivi, lo sviluppo economico dei paesi emergenti, il crescente ricorso al commercio elettronico hanno contribuito all'incremento della movimentazione delle merci a scala globale e quindi anche all'aumento dell'utilizzo del *cargo* aereo.

Il traffico *cargo* aereo globale, in termini di RTK (*revenue tonne-kilometre*)¹ (Fig. 3), è cresciuto ad un tasso medio del 3,4% all'anno nell'ultimo ventennio (1999-2018) con un aumento pari a 1,9 volte. Rispetto ai flussi di passeggeri, quelli merci sono più sensibili ai cambiamenti economici; infatti, nel decennio 1999-2008, in parte a causa degli attacchi terroristici del 2001, degli effetti della crisi finanziaria degli Stati Uniti e dei rischi creditizi in Europa, il suo tasso di crescita medio è stato del 2,3% annuo, con un rallentamento considerevole rispetto ai valori registrati nel decennio precedente (+7,0%). Tuttavia nell'ultimo decennio (2009-2018) i flussi sono tornati a crescere ad un ritmo più sostenuto con un tasso annuo medio del 4,5% (JADC 2019).

Questi flussi consistenti e in aumento hanno generato (secondo le stime più recenti) nel 2018 un fatturato del trasporto aereo di merci (che sappiamo avere un costo unitario di molto superiore alle altre modalità) pari a 6.200 miliardi di dollari nel 2018 (7,4% del PIL mondiale) (Ernst&Young 2019).

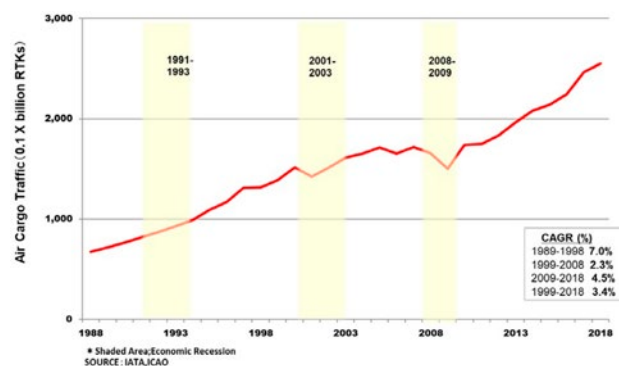


Figura 3. Evoluzione del traffico *cargo* aereo mondiale 1988-2018. Fonte: JADC, 2019, 51.

¹ È un'unità di misura tipica del trasporto aereo di merci. Si riferisce alle tonnellate-chilometri utili di *cargo* aereo trasportato, cioè il prodotto delle tonnellate paganti per la distanza percorsa in chilometri.

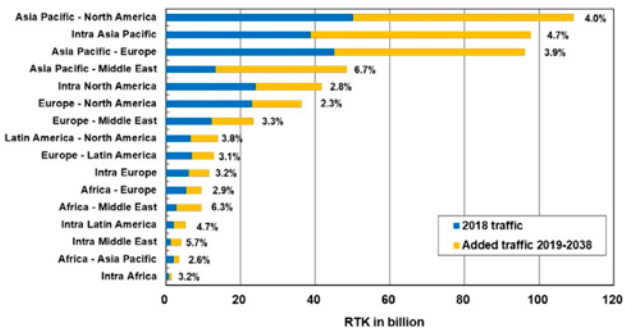


Figura 4. Le principali rotte mondiali del *cargo* aereo. Fonte: JADC 2019, 56.

Considerando le rotte principali dei flussi aerei *cargo* (Fig. 4), appare evidente il ruolo strategico dell’area asiatica. In particolare la rotta Asia-Pacifico – Nord America costituisce attualmente la quota più consistente del mercato mondiale (50,1 miliardi di tonnellate chilometro), seguita da quella Asia-Pacifico – Europa (45,2 miliardi di tonnellate chilometro).

Rilevanti risultano anche la rotta intra-asiatica (destinata a diventare la seconda più importante nel 2038), quella interna nordamericana e quella Europa-Nord America.

In termini previsionali, le rotte che interesseranno i paesi emergenti (in particolare la regione Asia-Pacifico e il Medio Oriente) vengono indicate come quelle caratterizzate dalle più elevate percentuali di incremento.

A livello globale le previsioni di JADC indicano al 2038 una crescita del 3,9% annuo con un aumento dal 2018 pari a 2,1 volte.

Tornando allo scenario attuale, il 2018 evidenzia una configurazione in cui le avioilinee dell’area asiatico-pacifica hanno registrato il più consistente traffico *cargo* (pari a 89,1 miliardi di tonnellate chilometro, il 35% del totale mondiale) e ciò appare strettamente legato alla diffusione geografica delle attività industriali nell’area e all’elevato tasso di crescita economica registrato negli ultimi anni. A livello continentale seguono Nord America (24%) ed Europa (20%).

La classifica dei principali aeroporti *cargo* mondiali (Tab. 1) rispecchia la configurazione appena descritta. Dalla cartografia relativa (Fig. 5) emerge con evidenza una distribuzione degli scali contraddistinta da una significativa presenza nella regione dell’Est asiatico (Cina, Corea del Sud, Taiwan, Giappone, Singapore), in Nord America, in Europa (Germania, Francia, Gran Bretagna e Olanda) e in Medio Oriente (Emirati Arabi Uniti e Qatar).

Tabella 1. I primi venti aeroporti *cargo* mondiali (2018). Fonte: ACI 2019.

RANK 2018	RANK 2017	AIRPORT CITY / COUNTRY / CODE	CARGO (Metric tonnes)	
			(Loaded and unloaded)	Percent change
1	1	HONG KONG, HK (HKG)	5 120 811	1.4
2	2	MEMPHIS TN, US (MEM)	4 470 196	3.1
3	3	SHANGHAI, CN (PVG)	3 768 573	-1.5
4	4	INCHEON, KR (ICN)	2 952 123	1.0
5	5	ANCHORAGE AK, US (ANC)*	2 806 743	3.5
6	6	DUBAI, AE (DXB)	2 641 383	-0.5
7	7	LOUISVILLE KY, US (SDF)	2 623 019	0.8
8	9	TAIPEI, TW (TPE)	2 322 823	2.4
9	8	TOKYO, JP (NRT)	2 261 008	-3.2
10	13	LOS ANGELES CA, US (LAX)	2 209 850	2.4
11	16	DOHA, QA (DOH)	2 198 308	8.8
12	12	SINGAPORE, SG (SIN)	2 195 000	1.4
13	11	FRANKFURT, DE (FRA)	2 176 387	-0.8
14	10	PARIS, FR (CDG)	2 156 327	-1.8
15	14	MIAMI FL, US (MIA)	2 129 658	2.8
16	15	BEIJING, CN (PEK)	2 074 005	2.2
17	18	GUANGZHOU, CN (CAN)	1 890 561	5.0
18	20	CHICAGO IL, US (ORD)	1 868 880	3.6
19	17	LONDON, GB (LHR)	1 771 342	-1.3
20	19	AMSTERDAM, NL (AMS)	1 737 984	-2.7
TOP 20 FOR 2018			51 374 981	1.3

*Includes transit freight



Figura 5. I principali aeroporti *cargo* mondiali. Fonte: elaborazione dell’autore su dati ACI.

A proposito del contesto europeo, è possibile mettere in luce come negli anni più recenti la quantità di merci trasportate per via aerea nel vecchio continente sia aumentata in modo significativo (di 3 volte dal 1999 al 2018, considerando il totale delle tonnellate trasferite), chiaro segnale di un ruolo strategico svolto dal *cargo* aereo.

Nel 2018, secondo i dati Eurostat, oltre 19 milioni di tonnellate di merci sono state trasportate per via aerea attraverso gli scali europei (trasporto nazionale e internazionale). Circa 5,2 milioni di tonnellate di merci sono state gestite negli aeroporti tedeschi, considerevolmente di più che in qualsiasi altro paese dell’Unione Europea. Il Regno Unito è il secondo paese per quantità movimentate (2,8 milioni), cui seguono Francia (2,6 milioni), Olanda (1,8 milioni) e Belgio (1,4 milioni).

I suddetti paesi dell’Unione Europea hanno da tempo sviluppato una forte specializzazione nel settore.

In queste realtà nazionali, la caratteristica fondamentale è la presenza di uno scalo generale, nel quale si

Tabella 2. I primi dieci aeroporti *cargo* europei (2018). Fonte: elaborazione su dati Eurostat.

Città/Aeroporto	Tonnellate movimentate
Frankfurt/Main	2.250.460
Paris/Charles De Gaulle	2.123.836
London/Heatrow	1.780.522
Amsterdam/Schipol	1.729.618
Leipzig/Halle	1.231.622
Luxembourg	895.744
Koln/Bonn	873.714
Liege	853.640
Milano/Malpensa	572.775
Brussels/National	571.235
Totale Europa	19.257.095

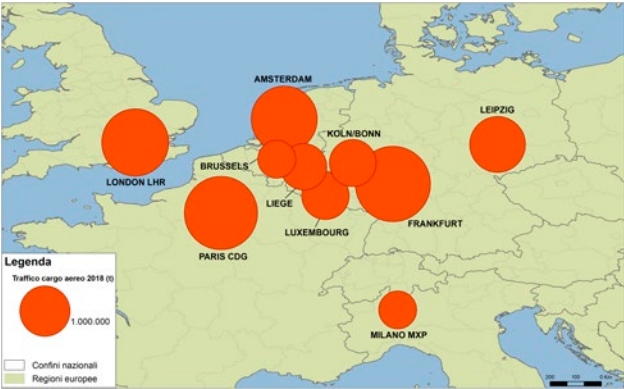


Figura 6. I principali aeroporti *cargo* in Europa. Fonte: elaborazione dell'autore su dati Eurostat.

concentra la maggior parte dei flussi merci indotti dal consistente movimento di passeggeri (Heatrow, Charles de Gaulle, Schiphol, Frankfurt, Bruxelles), ma anche di scali specializzati esclusivamente nelle attività *cargo* (Leipzig-Halle, Lieges) (Confindustria 2017).

L'analisi della distribuzione dei flussi aerei di merci che riguardano gli aeroporti europei evidenzia come il 64% del traffico sia concentrato nei più importanti scali dell'Europa centro-settentrionale (Tab. 2 e Fig. 6): Francoforte, Parigi, Londra, Amsterdam, Lipsia, Lussemburgo, Colonia, Liegi e Bruxelles. Sugli aeroporti di queste città si attestano la maggior parte dei traffici intercontinentali verso le Americhe, l'Asia e l'Africa, oltre a quote rilevanti dei flussi che riguardano l'Europa orientale e la Russia.

In questo scenario l'Europa meridionale e mediterranea occupa una posizione di rincalzo e gestisce una quota di mercato pari al 10,4%. In dettaglio l'Italia è il sesto mercato continentale (movimenta il 5,2% del totale europeo) ed è caratterizzato da un ruolo di primo piano svolto dall'aeroporto di Malpensa (al nono posto nella classifica dei principali aeroporti *cargo* europei).

4. Il *cargo* aereo in Italia

Il trasporto aereo delle merci in Italia è contraddistinto da volumi inferiori rispetto ai paesi europei citati in precedenza. Tuttavia, è possibile evidenziare come, negli anni precedenti la crisi economica globale (e in particolare dal 2003), si sia registrato nel nostro paese un crescente ricorso al *cargo* aereo (Fig. 7).

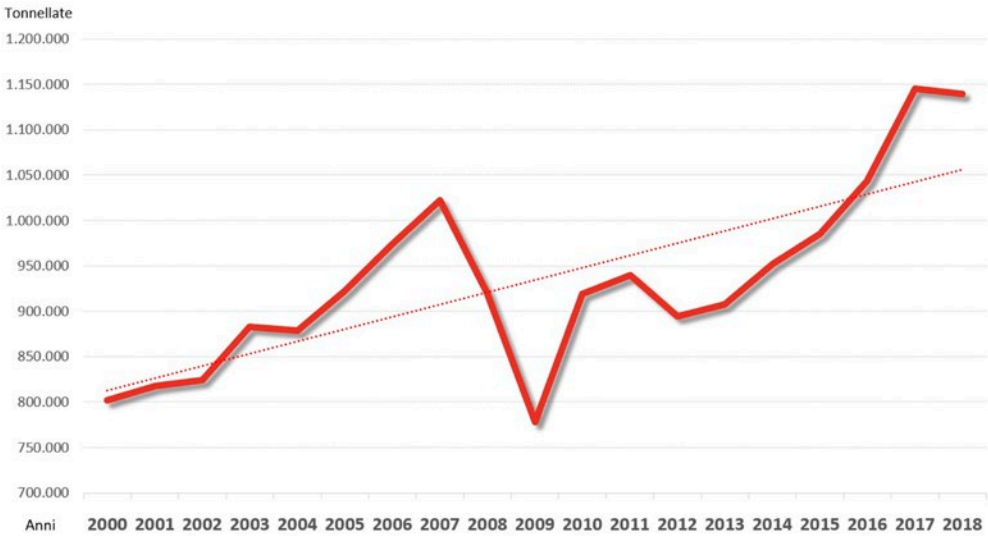


Figura 7. Il traffico *cargo* aereo in Italia (2000-2018). Fonte: elaborazione dell'autore su dati Assaeroporti.

In particolare questo interesse sarebbe riconducibile a due recenti dinamiche che hanno caratterizzato i flussi internazionali di merci (Uniontrasporti 2008):

- la possibilità di svolgere un ruolo rilevante nei traffici intercontinentali tra Europa, Asia, Africa e Medio-Oriente, in virtù della posizione geografica al centro del Mediterraneo;
- la tendenza, che da alcuni anni è in fase di ulteriore rafforzamento, ad una crescita più che proporzionale delle esportazioni destinate a mercati extra-UE, che implicano l'utilizzo di mezzi di trasporto marittimi e/o aerei.

In Italia l'andamento del mercato aereo delle merci è stato molto simile a quello dei passeggeri per quanto riguarda il crollo subito nel 2009 a causa della crisi finanziaria globale. A differenza del traffico passeggeri, però, la ripresa del *cargo* non è stata così marcata perché, nonostante la variazione positiva del 2010 dovuta soprattutto al commercio con le economie emergenti dei paesi BRIC, nel 2011 ha subito un rallentamento che si è trasformato in una nuova contrazione nel 2012 rendendo così impossibile raggiungere e superare i livelli pre-crisi (Autorità di Regolazione dei Trasporti 2014).

Tuttavia nel 2013 e nel 2014 si è registrata una graduale e progressiva ripresa che ha portato ad un consolidamento della crescita negli anni seguenti: nel 2016 è stato nuovamente raggiunto il valore pre-crisi, nel 2017 è stato stabilito il nuovo record di movimentazione mentre nel 2018 il valore è rimasto sostanzialmente stabile rispetto all'anno precedente (Fig. 7).

Nel complesso comunque l'andamento registrato nel corso dell'ultimo decennio (2009-2018) evidenzia una crescita significativa del traffico *cargo* in Italia (+4,33% di variazione media annua).

In ottica comparativa è opportuno sottolineare come i flussi registrati nel 2018 in Italia (1,14 milioni di tonnellate) risultino pari a poco più di un quinto di quelli del maggiore aeroporto mondiale (Hong Kong) e a circa il 50% del principale aeroporto *cargo* europeo (Francoforte). Segnale di un settore con dimensioni ancora ridotte rispetto ai mercati dell'Europa centro-occidentale ma contraddistinto da ampi margini di sviluppo.

Secondo i dati Istat, il traffico aereo complessivo di merci e posta (caricate e scaricate su voli di linea e *charter*) in Italia nel 2018 ammonta a 1,1 milioni di tonnellate di merci e posta, di cui 1,02 milioni nei trasporti internazionali.

La principale area geografica di destinazione e provenienza delle merci transitate per gli aeroporti italiani nel 2018 è stata l'Asia, con circa 438 mila tonnellate (pari al 42,8% del totale della merce trasportata da e per l'e-

stero), seguono i paesi UE con 292 mila tonnellate (pari al 28,6%), mentre per il Nord America le tonnellate sono 149 mila (il 14,6% del totale).

La Germania, con circa 150 mila tonnellate di merce movimentata, rimane anche nel 2018 il principale paese europeo di origine o destinazione; cui seguono Russia (oltre 61 mila tonnellate), Belgio (circa 40 mila tonnellate), Turchia (31 mila tonnellate), Lussemburgo (30 mila tonnellate) e Regno Unito (circa 27 mila tonnellate).

Le categorie di merci prevalenti nel trasporto aereo sono rappresentate dai beni con elevati valori per unità

Tabella 3. I principali aeroporti *cargo* italiani (2018). Fonte: elaborazione su dati Assaeroporti.

Città/Aeroporto	Tonnellate movimentate
Milano Malpensa	572.775
Roma Fiumicino	205.879
Bergamo	123.032
Venezia	68.029
Bologna	52.681
Brescia	23.768
Roma Ciampino	18.259
Milano Linate	12.571
Napoli	11.691
Pisa	11.644
Taranto	6.838
Ancona	6.741
Catania	6.419
Torino	4.731
Verona	3.943
Genova	2.876
Bari	1.762
Lamezia Terme	1.007
Totale Italia	1.139.753



Figura 8. I principali aeroporti *cargo* in Italia. Fonte: elaborazione dell'autore su dati Assaeroporti.

di peso o di volume, che necessitano di essere consegnati in tempi brevi in virtù delle esigenze della filiera logistica o per la natura del prodotto stesso (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2017).

Le principali tipologie di merci esportate dall'Italia per via aerea riguardano produzioni strategiche per il paese: abbigliamento, tessile, pelletterie e cuoio, macchinari e componenti, farmaceutica, occhialeria e prodotti ottici, pietre preziose.

Nel 2018 il cargo aereo ha rappresentato l'1,9% del peso e il 22,5% del valore dei prodotti esportati extra-UE dall'Italia (Ernst & Young 2019).

Nel nostro Paese mancano aeroporti esclusivamente specializzati nel trasporto merci (salvo esperienze di modeste dimensioni quali Brescia e Taranto), per cui le merci transitano prevalentemente negli scali generali che presentano importanti flussi passeggeri e soprattutto sono dotati di infrastrutture dedicate alla movimentazione *cargo* (Confindustria 2017).

Pertanto, nonostante la presenza di un elevato numero di infrastrutture aeroportuali, lo scenario italiano è caratterizzato da una forte concentrazione dei flussi *cargo* in pochi scali (Tab. 3 e Fig. 8), dotati di aree adeguatamente attrezzate, posizionati in prossimità delle reti autostradali e/o dei mercati di origine/destinazione e in grado di offrire servizi logistici per le merci aviotrasportate.

Dal 2000 al 2018 il traffico *cargo* è cresciuto del 42% (e del 27% dal 2012 al 2018), rafforzando ulteriormente il grado di concentrazione dei primi cinque aeroporti nazionali (Malpensa, Fiumicino, Bergamo, Venezia e Bologna) che rappresentavano l'80,6% del totale nazionale nel 2000 e hanno aggiunto la quota dell'89,7% nel 2018.

Il mercato appare concentrato anche rispetto alla distribuzione territoriale: infatti il Nord Italia ha movimentato nel 2018 il 76,5% del traffico aereo *cargo*. Non stupisce pertanto come le principali Regioni che esportino via aereo siano quelle caratterizzate dalla presenza dei principali scali *cargo*, ossia Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna.

Infine va sottolineata la peculiarità della configurazione della rete di collegamenti aerei attraverso cui si scambiano le merci.

La distribuzione delle rotte direttamente collegate con gli scali italiani differisce dalla destinazione finale delle merci in quanto molti di questi aeroporti sono *hub* che svolgono un importante ruolo anche di smistamento verso nazioni terze. Ciò riguarda ad esempio gli aeroporti del Medio Oriente, ma anche gli scali europei che sono le basi degli *integratori* (Lipsia e Colonia), lo scalo di Lussemburgo che svolge funzioni di smistamento per le principali destinazioni mondiali o l'aeroporto di

Tabella 4. Traffico *cargo* a Malpensa dal 1996 al 2018. Fonte: Istat fino al 1999, Assaeroporti per gli anni successivi.

Anno	Cargo (tonnellate)	Variazione % annua
1996	98.551	-
1997	123.991	25,8
1998	170.984	37,9
1999	248.998	45,6
2000	301.045	20,9
2001	323.707	7,5
2002	328.241	1,4
2003	362.587	10,5
2004	361.237	-0,4
2005	384.752	6,5
2006	419.128	8,9
2007	486.666	16,1
2008	415.952	-14,5
2009	344.047	-17,3
2010	432.674	25,8
2011	450.446	4,1
2012	414.317	-8,0
2013	430.343	3,9
2014	469.657	9,1
2015	511.191	8,8
2016	548.767	7,4
2017	589.719	7,5
2018	572.775	-2,9

Mosca in cui le merci transitano dirette verso destinazioni dell'Estremo oriente e dell'Asia centrale (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 2017).

5. Il traffico *cargo* dell'aeroporto di Malpensa

L'aeroporto di Malpensa (parte integrante del sistema aeroportuale milanese ma localizzato in provincia di Varese) rappresenta oggi il più importante scalo *cargo* italiano, con oltre 572 mila tonnellate di merce movimentate nel 2018 e il 50,2% dell'attività nazionale del settore aereo merci (che diventa il 52,8% escludendo la posta) (Della Torre 2019).

Il suo ruolo è andato consolidandosi nel corso degli anni dopo l'apertura di Malpensa 2000, avvenuta nell'ottobre del 1998 (C-Log 2007).

Il traffico merci è aumentato in maniera molto consistente tra il 1998 e il 2000 (Tab. 4) e ha potuto registrare incrementi annui significativi tra il 2003 e il 2007 anche grazie agli interventi compiuti per accrescere l'offerta di spazi per lo stoccaggio e per la movimentazione delle merci.

All'inizio del 2008 lo scalo ha vissuto il *dehubbing* e la fine della attività merci di Alitalia, i cui effetti si sono sommati a quelli della crisi economica globale. Nel 2010 si è registrato un forte rimbalzo delle merci movimentate a cui ha fatto seguito una frenata nel 2011 e una brusca inversione di tendenza nel 2012 (a causa principalmente delle difficoltà del mercato europeo). Poi la ripresa nel 2013 e la crescita rilevante negli anni successivi (con il superamento, nel 2015, della quota del mezzo milione di tonnellate movimentate), fino alla contrazione nel 2018.

Gli aeroporti *cargo* possono essere distinti in varie tipologie a seconda del differente grado di specializzazione nel traffico merci e rispetto alla presenza o meno di servizi logistici aggiuntivi all'interno del sistema aeroportuale. Di conseguenza, si possono identificare le seguenti tipologie (CRMT 2004):

- aeroporti con *cargo city* all'interno di *hub* passeggeri;
- aeroporti *all cargo*;
- aeroporti con area *cargo* specializzata;
- aeroporti passeggeri con area *cargo* di piccole dimensioni.

Questa tassonomia permette di comprendere il ruolo che ricopre un aeroporto all'interno del contesto geografico ed economico di riferimento e consente di identifi-

care le differenti tipologie di utenza e di attività indotte e collegate (CRMT 2004).

Tra quelli appartenenti alla prima categoria, si possono annoverare gli *hub* di Francoforte, Londra Heathrow, Amsterdam Schiphol, Parigi De Gaulle e anche l'aeroporto di Malpensa.

Appare evidente pertanto come la scelta di realizzare una struttura complessa dedicata al *cargo* a Malpensa (denominata Cargo City) sia derivata dalla consapevolezza della necessità di offrire una vasta gamma di servizi logistici e di creare nuove opportunità nel contesto territoriale di riferimento.

Nel 2004 si è conclusa la prima fase del completamento delle strutture della Cargo City (posizionate nella porzione sud-occidentale dello scalo, a sud del Terminal 1, Fig. 9) grazie alla quale l'offerta di spazi è stata notevolmente incrementata rispetto alla situazione originaria (in cui le attività erano concentrate presso il Terminal 2). In particolare, sono stati realizzati due nuovi edifici da 50.000 metri quadrati, con due magazzini da 20.000 metri quadrati ciascuno, direttamente affacciati sulle piste.

Tuttavia SEA (la società di gestione dello scalo) aveva progettato un'ulteriore espansione (la cosiddetta Cargo City sud), in considerazione del fatto che con quella

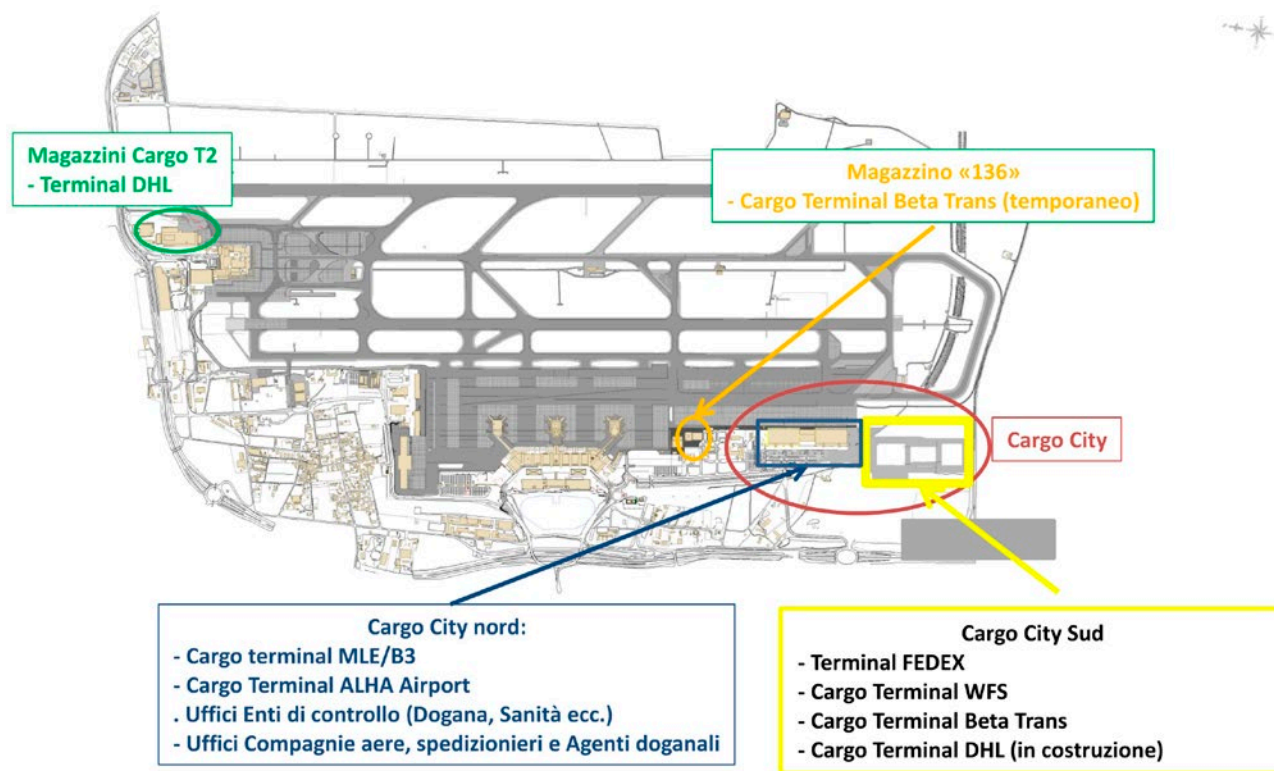


Figura 9. La localizzazione di Cargo City e delle attività cargo a Malpensa. Fonte: SEA 2019b, 8.



Figura 10. Malpensa come *hub* merci per il sud Europa. Fonte: De Metrio 2017, 4.

configurazione era prevista la completa saturazione (con conseguente congestionamento dei movimenti merci) con 600.000 tonnellate annue. Di conseguenza sono stati avviati i lavori di espansione verso sud.

Questa seconda fase di ampliamento è stata caratterizzata dall'intervento propedeutico di copertura del raccordo ferroviario interno all'aeroporto (con una galleria lunga circa 840 metri, ultimata a giugno 2011) che ha consentito la successiva urbanizzazione dell'area (su una superficie complessiva di circa 190.000 metri quadrati) con aree di manovra e parcheggio per gli autocarri e la realizzazione di un nuovo piazzale di sosta per gli aeromobili *cargo* (opere realizzate prima della fine del 2014).

Il completamento dei lavori prevedeva la costruzione di tre magazzini di "prima linea" (cioè con accesso diretto alla pista) per un totale di 55.000 metri quadrati. I primi due sono stati ultimati e consegnati nel 2016 e ospitano quattro *handlers* (BCube, Alha, Beta Trans, WFS) e un *integrator* (FedEx) mentre il terzo è attualmente in fase di realizzazione e sarà operativo entro la fine del 2019.

Nel 2020, pertanto, lo scalo raggiungerà una capacità di movimentazione massima di circa 1 milione di tonnellate all'anno.

Con l'ormai imminente ultimazione dei magazzini di prima linea, la configurazione della Cargo City prevede una superficie complessiva di 500.000 metri quadrati, include 90.000 mq dedicati ai magazzini merci, 250.000 mq di aree per la sosta degli aeromobili "*all cargo*" e per le operazioni di carico e scarico, 150.000 mq di viabilità di accesso e parcheggi per autocarri ed autovetture.

Attualmente (fine 2019), i principali servizi offerti dalla Cargo City sono così sintetizzabili:

- attiva sette giorni su sette e per ventiquattro ore senza limitazioni;
- aree di stoccaggio dedicate per merci deperibili (oltre 2.500 di celle frigorifere a differenti tempera-

ture) e prodotti farmaceutici (circa 2.000 mq di aree dedicate, a temperatura controllata);

- centro di ispezione frontaliere (autorizzato dall'UE) per controlli (sanitari, veterinari e fitopatologici) sulle merci in importazione;
- dogana funzionante ventiquattro ore (in procedura telematica) e Sportello Unico Doganale attivo;
- quattro *cargo terminal* operanti (magazzini doganali);
- due *hub* di corrieri aerei espresso (Fedex e DHL).

Gli investimenti effettuati da SEA (70 milioni di euro negli ultimi cinque anni) unitamente a quelli realizzati dagli operatori del settore che utilizzano aree e magazzini aeroportuali (ulteriori 60 milioni) sono la dimostrazione della rilevanza strategica dell'attività *cargo* di Malpensa e del suo crescente ruolo di scalo di riferimento per il traffico delle merci.

Oltre il 60% dei prodotti italiani destinati all'export viene realizzato nel raggio di 250 chilometri da Malpensa, dove hanno sede il 40% delle imprese nazionali che rappresentano quasi la metà del Pil del paese. Settori industriali ad alto valore aggiunto e con un'elevata propensione all'export per via aerea gravitano su Malpensa che si configura come la porta di transito privilegiata per le imprese del Nord Italia che esportano e puntano a raggiungere in tempi rapidi i mercati internazionali (SEA 2017).

Inoltre, l'aeroporto lombardo è il solo, tra i primi dieci scali europei per traffico merci, ad essere collocato nel Sud Europa e costituisce dunque il più importante punto d'approdo per il *cargo* aereo in quest'area strategica del continente (Fig. 10) (SEA 2017).

Nonostante la concorrenza dei principali *hub* europei (Francoforte e Parigi *in primis*) che attraggono traffico merci proveniente dal Nord Italia (via strada), lo scalo di Malpensa, attraverso la creazione dello spazio dedicato alle merci nella Cargo City, è diventato protagonista a livello nazionale (come aeroporto a disposizione delle imprese del Nord Italia e del Nord-Ovest in particolare) ma anche a livello europeo, ponendosi come nodo di riferimento per l'Europa mediterranea.

Il successo delle attività *cargo* dello scalo varesino è ovviamente ascrivibile anche al ruolo giocato dagli operatori del settore che hanno scelto di puntare sulle potenzialità di sviluppo del mercato legato allo scalo.

In particolare va evidenziato come a fine 2018 fossero diciannove le compagnie aeree *all cargo* operanti su Malpensa. Il business *cargo* è distribuito tra un consistente numero di vettori (Tab. 5): il 67% del carico totale trasportato nel 2018 è riconducibile a tredici compagnie aeree. Tra queste il principale operatore internazionale è Cargolux, che ha mantenuto la sua posizione di *leader-ship* (con una quota di mercato del 16,1%) nonostante un

Tabella 5. Movimentazione dei principali vettori *cargo* a Malpensa. Fonte: SEA 2019c, 132.

Carrier	2018	2017	2016
Cargolux Group	89,993	106,886	94,919
Air Bridge Cargo Airlines	57,462	53,527	49,527
Qatar Airways	45,027	44,094	38,817
Federal Express Corporation	33,865	34,649	33,188
European Air Transport	29,682	28,752	29,334
Silk Way Group	23,654	23,224	23,774
Saudi Arabian Airlines	20,722	16,248	10,522
Turkish Airlines	20,477	16,741	10,167
Asiana Airlines	14,087	13,786	11,545
Cathay Pacific Airways	11,852	10,593	8,490
Nippon Cargo Airlines	11,663	23,520	20,554
Korean Air	9,993	11,751	13,576
Southern Air	5,672	5,061	-
Others ^(*)	21,681	32,297	42,783
Total "all cargo" activities^(**)	395,830	421,129	387,196
Total Malpensa cargo activities	558,218	576,539	536,682

calo significativo (-15,8%) della merce trasportata rispetto al 2017 (SEA 2019c).

Considerando i flussi merci del 2018, la riduzione del traffico è da imputarsi all'andamento negativo dei vettori *all cargo* (-6,4%), a seguito della diminuzione del trasportato medio per movimento aereo (che è passato da 38 a 34 tonnellate di merce) e alla riduzione delle frequenze di Cargolux e di Etihad Airways, che ha sospeso i voli nei primi tre mesi del 2018 e ha ridotto il numero di frequenze operate per il resto dell'anno (-86,8%). In controtendenza invece le compagnie aeree che utilizzano aeromobili a configurazione mista, che hanno registrato una crescita del 4,5% e i vettori *courier* con un aumento del 2,2% (SEA 2019a).

Complessivamente nel 2018 il traffico *cargo* a Malpensa è stato così ripartito (Costantini 2019):

- merce su voli *all cargo* 61,2%;
- merce *belly* 29,1%;
- merce su voli *courier* 9,7%.

A proposito di voli *courier*, va evidenziato come nello scalo operino due importanti *integratori*: Fedex e DHL.

DHL, alla fine del 2014, ha aperto una propria base, localizzandosi nell'ex polo merci dell'aeroporto, presso il Terminal 2, ristrutturato *ad hoc*.

Successivamente ha deciso di rafforzare la sua presenza ed entro la fine del 2019 si localizzerà in un nuovo magazzino nella "prima linea", raddoppiando la sua area operativa (da 24.000 metri quadrati a 55.000); Malpensa diventerà dunque per il *courier* uno scalo *hub* di livello europeo.

Fedex, invece, ha inaugurato nel 2016 il suo nuovo centro logistico su un'area di 15.000 mq (anch'esso all'interno della "prima linea"), fortemente automatizzata e dotata di sistemi e impianti tecnologici all'avanguardia.

Nel complesso diciotto paesi sono collegati tramite voli *cargo* regolari programmati con oltre duecento movimenti a settimana, ventisei destinazioni sono coperte con voli *all cargo* diretti e duecento con voli passeggeri con capacità in stiva per il trasporto merci (Costantini 2019).

La distribuzione per area geografica evidenzia che le destinazioni più rilevanti nel 2018 sono state (in ordine di tonnellate movimentate) il Medio-Oriente, l'Europa, l'Estremo Oriente e il Nord America.

Il Medio-Oriente e l'Europa sono cresciuti rispetto al 2017 (rispettivamente + 4,8% e +2,4%) mentre l'Estremo Oriente ha pagato il calo di domanda dalla Cina (-13,7%) e il Nord America ha subito una contrazione del 5,4% anche a causa della politica statunitense sui dazi.

Più in dettaglio, l'analisi della geografia delle destinazioni *all cargo* servite da Malpensa, consente di evidenziare come negli ultimi anni il numero di collegamenti continentali ed intercontinentali sia in crescita su tutte le direttrici e come lo scalo sia connesso con buona parte dei più importanti aeroporti *cargo* del mondo.

Come mostra la figura 11, sono molto intensi e sviluppati i flussi con i principali scali europei e risultano molteplici e frequenti le connessioni con l'Est e il Sud-est



Figura 11. Le principali destinazioni *all cargo* di Malpensa. Fonte: elaborazione dell'autore su dati SEA (relativi al 2019).

asiatico, con il Nord-America, più deboli con il Medio Oriente (che diventa tuttavia più rilevante considerando anche il *belly cargo*) mentre risulta assente il collegamento con l'America Latina. Da segnalare altresì il significativo aumento nell'ultimo triennio delle connessioni con il continente africano.

6. Il futuro del *cargo* aereo a Malpensa

Indubbiamente il *cargo* aereo di Malpensa costituisce un'eccellenza nel panorama nazionale: nel 2018 ha intermediato il 15% del valore dell'export italiano, oltre il 50% del traffico merci aeroportuale del paese, 48,5 miliardi dei flussi di import-export (pari al 2,8% del Pil) e il 23% della quota delle esportazioni italiane nella moda e nell'abbigliamento (Savelli 2019).

Questi risultati e le recenti dinamiche del traffico merci di Malpensa sono anche la conseguenza delle scelte strategiche di SEA indirizzate verso l'ampliamento e la qualificazione degli spazi dedicati al *cargo* nonché verso la definizione di una rete di collegamenti aerei riservati (totalmente o parzialmente) alle merci con i principali centri economici e commerciali mondiali, altamente efficiente in termini di frequenza, tempo, capacità e prezzo.

Secondo questa duplice prospettiva vanno letti il completamento dell'espansione della Cargo City da un lato e dall'altro gli accordi con alcuni vettori del settore

per i collegamenti verso nuove destinazioni o per l'aumento delle frequenze su scali già serviti.

Dal 2004 (anno del completamento del primo lotto di Cargo City quello nord) al 2018 il traffico *cargo* a Malpensa è cresciuto del 58,5% con una media annua del 4%.

L'aumento considerevole dei volumi movimentati è stato determinato anche dal recupero di una parte del traffico di merci italiane che utilizzavano altri scali europei (Francoforte in primo luogo) attraverso servizi di "aviocamionato" (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 2011) ed è stato reso possibile anche grazie al miglioramento della qualità e dell'affidabilità dei servizi dello scalo: negli ultimi anni ha migliorato la sua efficienza tramite l'attivazione dello sportello unico doganale che ha ulteriormente ridotto i tempi di sdoganamento delle merci allineandoli con quelli europei.

Tuttavia, nel 2018, dopo sei anni di crescita continua, si è assistito ad una contrazione del traffico, anche a causa del rallentamento dell'economia mondiale, della domanda cinese e delle difficoltà del sistema produttivo italiano.

I dati relativi al 2019 (periodo gennaio-settembre) indicano un ulteriore calo del 5,3% rispetto al 2018.

A partire dal 2018, il settore del *cargo* aereo risulta contrazione in tutta Europa e in particolare nei primi quattro grandi scali. Nella seconda metà del 2019, Malpensa ha fatto meglio del mercato e pertanto ciò può

essere letto come un recupero di quote di mercato nei confronti di alcuni aeroporti concorrenti.

Di conseguenza, nonostante le diminuzioni recenti, permangono segnali di ottimismo dato che i movimenti degli aeromobili *cargo* sono aumentati (del 3,4% quelli *all cargo* e del 9% quelli misti) e che gli operatori del settore sono soggetti attivi nello sviluppo dello scalo come dimostra il recente investimento di DHL che, con il suo nuovo *hub* del sud Europa, garantirà un maggior numero di aerei e darà un impulso positivo al traffico *cargo*.

A proposito di proiezione futura, vanno evidenziati gli attuali progetti di ulteriore ampliamento della Cargo City.

È prevista la realizzazione di magazzini di seconda linea su un'area di 125.000 metri quadrati (Fig. 12) dedicata a spedizionieri e operatori dell'*e-commerce*, alla luce della significativa crescita registrata negli ultimi anni da questa opzione distributiva.

La struttura si configurerebbe come il primo «retroporto» aeroportuale, collegato alla Cargo City con viabilità interna allo scalo, per facilitare il trasferimento delle merci (De Metrio 2017).

Nonostante le flessioni registrate nel 2018 e nel 2019, secondo SEA il *cargo* è destinato a crescere ancora (anche in considerazione dell'aumento della movimentazione passeggeri): 820 mila tonnellate di merci all'anno nel 2025 che diventeranno 1 milione nel 2030.

Perché tale scenario di sviluppo trovi concretizzazione sarà necessaria la realizzazione di alcune condizioni (nel breve-medio periodo):

- ulteriori ampliamenti infrastrutturali;
- snellimento burocratico per attrarre più facilmente i vettori *cargo* e favorire i loro investimenti nello scalo;
- specializzazione verticale in funzione dei prodotti e dei relativi mercati (ad esempio la catena del freddo per i prodotti alimentari e farmaceutici)
- miglioramento delle tecnologie a supporto delle attività;
- continuo perseguimento della massima efficienza nei processi di movimentazione e trattamento della merce (attraverso una maggiore automazione).

L'obiettivo di Malpensa per i prossimi anni sarà necessariamente quello di rafforzare la sua posizione come scalo generale di riferimento per l'Europa meridionale, in grado di generare significativi flussi di merci (unitamente a quelli passeggeri) a servizio e supporto delle imprese e dei consumatori che popolano il bacino d'utenza aeroportuale.

Tale soluzione appare strategica in considerazione del fatto che la crescita del traffico merci aereo è positivamente correlata con lo sviluppo economico del territorio servito (Kasarda, Green 2005; Button, Yuan 2013).

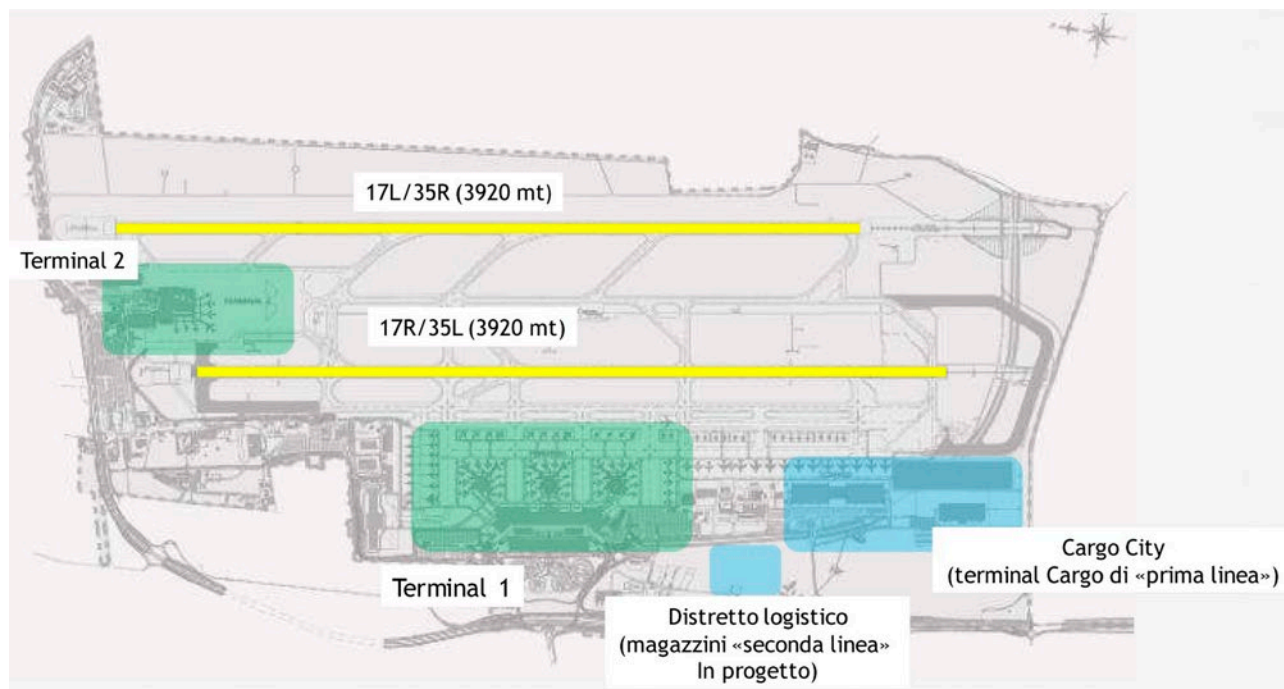


Figura 12. Il possibile sviluppo di Cargo City a Malpensa. Fonte: Costantini 2019, 3.

Riferimenti bibliografici

- Airport Cooperative Research Program (2014). *Guidebook for Estimating the Economic Impact of Air Cargo Operations at Airports*. Transportation Research Board of the National Academies.
- Airports Council International (ACI) (2019). *Preliminary world airport traffic rankings released*. Montreal, ACI World.
- Assaeroporti (dal 2000 al 2018). *Statistiche del traffico aereo*. Roma, Assaeroporti. <https://assaeroporti.com/statistiche/>
- Autorità di Regolazione dei Trasporti (2014). *Primo rapporto annuale al Parlamento*. Roma, Camera dei Deputati, 16 luglio 2014.
- Black, W. (2003). *Transportation: A Geographical Analysis*. New York, Guilford Press.
- Bonilla, D. (2020). *Air Power and Freight. The View from the European Union and China*. Basel, Springer Nature Switzerland.
- Boonekamp, T. (2013). *Air Cargo Revenue Management*. Master's Thesis. Vrije Universiteit Amsterdam, Netherlands.
- Bowen, J., Leinbach, T. (2004). Market concentration in the air freight forwarding industry. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 95 (2), 174-188.
- Bowen, J., Rodrigue, J-P. (2017). Air transport. In Rodrigue, J-P., Comtois, C., Slack, B. (Eds.). *The Geography of Transport Systems*. Fourth Edition. New York, Routledge, 147-154.
- Button, K., Yuan, J. (2013). Airfreight Transport and Economic Development: An Examination of Causality. *Urban Studies*, 50 (2), 329-340.
- C-Log (2007). *Rapporto sulle opportunità di crescita dell'area cargo di Malpensa*. Castellanza, Centro di Ricerca sulla Logistica.
- Confindustria (2017). *L'andamento del cargo aereo e lo stato degli investimenti aeroportuali*. Roma.
- Costantini, G. (2019). Il veicolo "aereo" e le nuove tendenze del forwarding (a terra ed in volo). Relazione al convegno *Shipping, forwarding & logistics meet industry*. Milano, 1 febbraio 2019.
- CRMT (2004). *Logistica e Infrastrutture: scelte decisive per lo sviluppo. La logistica come motore di sviluppo economico e territoriale: il caso della Provincia di Varese*. Castellanza, Centro di Ricerca sui Trasporti e le Infrastrutture, aprile 2004.
- De Metrio, G. (2017). *Il valore strategico del cargo aereo per "connettere l'Italia"* [relazione presentata al seminario]. "Azioni per il rilancio del cargo aereo", Malpensa, 27 novembre 2017. http://www.seamilano.eu/sites/sea14.message-asp.com/files/downloads/presentazione_de-metrio_27_novembre.pdf
- Della Torre, R. (2019). *Il traffico aeroportuale nel 2018*. Osservatorio Enti Locali e Territorio. Venezia-Mestre, Fondazione Think Tank Nord Est.
- Dobruszkes, F. (2012). Stimulating or frustrating research? Transport geography and (un)available data. *Belgeo – Revue belge de géographie* (on-line), 1-2, 1-15.
- Ernst&Young (2019). *Il trasporto aereo delle merci in Italia. Efficacia ed efficienza rispetto ai principali competitor europei*. Osservatorio cargo aereo, maggio 2019.
- Eurostat (2019). *Freight and mail air transport by main airports in each reporting country*. Luxembourg, Eurostat. https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-datasets/product?code=avia_gooa.
- Gilardoni, R. (2010). *Il trasporto merci via aerea. I fondamenti e l'impatto sul commercio mondiale*. Università degli Studi di Verona, aprile 2010.
- Grado, S. (2010). Le condizioni generali di contratto degli operatori ausiliari del trasporto aereo di merci, con particolare riferimento allo spedizioniere. *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente*, 8, 627-657.
- Hesse, M., Rodrigue, J-P. (2004). The transport geography of logistics and freight distribution. *Journal of Transport Geography*, 12, 71-184.
- Hoyle, B., Knowles, R. (1998). Transport geography: an introduction. In Hoyle, B., Knowles, R. *Modern Transport Geography*. Chichester, Wiley, 1-12.
- International Air Transport Association (IATA) (2017). *Shipper's Survey 2017*. Montreal, June 2017.
- International Air Transport Association (IATA) (2019). *Air cargo and e-commerce enabling global trade*. IATA White Paper, Montreal, March 2019.
- Japan Aircraft Development Corporation (JADC) (2019). *Worldwide Market Forecast 2019-2038*. Tokyo, March 2019.
- Kasarda, J. D., Green, J. D. (2004). Air Cargo: Engine for Economic Development. *Air Cargo Forum*. Bilbao, 15th September 2004.
- Kasarda, J. D., Green J. D. (2005). Air cargo as an economic development engine: A note on opportunities and

- constraints. *Journal of Air Transport Management*, 11, 459-462.
- Knowles, R.D., Shaw, J., Docherty, I. (2008). Introducing Transport Geographies. In Knowles, R.D., Shaw, J., Docherty, I. (Eds.). *Transport Geographies: Mobilities, Flows and Spaces*. Oxford, Blackwell, 3-9.
- Larrode, E., Muerza, V., Villagrasa, V. (2018). Analysis model to quantify potential factors in the growth of air cargo logistics in airports. *Transportation Research Proceedings*, 33, 339-346.
- Lupi, M. (2015). *Trasporti aerei. Corso di tecnica dei trasporti ferroviari, marittimi e aerei*. Università di Pisa-Polo Sistemi Logistici di Livorno.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2011). *Analisi strutturale del trasporto combinato ferroviario ed aereo e proposte di potenziamento*. Rapporto finale. Roma, giugno 2011.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2017). *Azioni per il rilancio del cargo aereo*. Position Paper. Roma, ottobre 2017.
- MLC Consulting (2015). *Trasporto multimodale*, 29 marzo 2015. <https://www.logisticaefficiente.it/wiki-logistica/network-trasporti/trasporto-multimodale.html>.
- Paterson, J.H., Gasperoni, R. (2000). *Introduzione alla geografia economica*. Milano, FrancoAngeli.
- Popescu, A., Keskinocak, P., al Mutawaly, I. (2011). The Air Cargo Industry. In Hoel, L., Giuliano, G., Meyer, M. (a cura di). *Intermodal Transportation: Moving Freight in a Global Economy*. Washington, Eno Center for Transportation, 209-237.
- Rodrigue, J-P., Comtois, C., Slack, B. (2006). *The Geography of Transport Systems*. Third Edition. New York, Routledge.
- Ruggiero, V. (1984). *Il trasporto aereo commerciale europeo*. Napoli, Edizioni scientifiche italiane.
- Savelli, G. (2019). Cargo, classifica impietosa degli scali: le (poche) merci sugli aerei. *Corriere della Sera*, 13 maggio 2019, https://www.corriere.it/economia/aziende/19_maggio_13.
- Società Esercizi Aeroportuali (SEA) (2017). *Scheda cargo Malpensa*. Segrate, Società per azioni Esercizi Aeroportuali.
- Società Esercizi Aeroportuali (SEA) (2019a). *Annual report 2018*. Segrate, Società per azioni Esercizi Aeroportuali.
- Società Esercizi Aeroportuali (SEA) (2019b). *Carta dei servizi merci edizione 2019*. Segrate, Società per azioni Esercizi Aeroportuali.
- Società Esercizi Aeroportuali (SEA) (2019c). *Sustainability Report 2018*. Segrate, Società per azioni Esercizi Aeroportuali.
- Tavasszy, L.A., van Meijeren, J. (2011). *Modal Shift Target for Freight Transport Above 300 km: An Assessment*. Discussion Paper, 17th ACEA Scientific Advisory Group Meeting, October 2011.
- Uniontrasporti (2008). *Scenari e prospettive del cargo aereo e ruolo degli aeroporti regionali in Italia*. Roma, aprile 2008.
- World Bank (2009). *Freight transport for development toolkit: air freight*. Washington, Transport Research Support.



Citation: M. Lazzeroni, M. Meini (2019) Dinamiche migratorie e capitale sociale territoriale: aspetti teorici e metodologici. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 2(2): 65-85. doi: 10.13128/bsgi.v2i2.979

Copyright: © 2019 M. Lazzeroni, M. Meini. This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<http://www.fupress.com/bsgi>) and distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

For Italian evaluation purposes: M. Lazzeroni takes responsibility for sections 1, 2 and 3, and M. Meini for sections 4, 5 and 6.

Dinamiche migratorie e capitale sociale territoriale: aspetti teorici e metodologici

Migratory Dynamics and Social Capital at Local Level: Theoretical and Methodological Aspects

MICHELA LAZZERONI¹, MONICA MEINI²

¹ *Dipartimento di Civiltà e Forme del Sapere, Università di Pisa, Italia*

² *MoRGaNA Lab, Dipartimento di Bioscienze e Territorio, Università del Molise, Italia*

E-mail: michela.lazzeroni@unipi.it; monica.meini@unimol.it

Abstract. This article focuses on the relationship between migratory phenomena and geographical contexts, trying to draw an interpretative framework for the analysis of the social capital in the embedding processes of the immigrant foreign population at local level. To this purpose, the notion of social capital is firstly reinterpreted by emphasizing the territorial dimension and the link with the geographic, political-economic and cultural components that influence migration choices and integration processes. Secondly, the methodological tools used to analyze the relationship between migration dynamics and the existing social capital in a specific territory are identified, paying attention to the territorialization processes and the contribution of immigrants to the construction and transformation of places and communities of destination. In particular, the role of second generations is detected, both in building territorial networks and social and cultural interaction and in the dynamics of interconnection between local and translocal relations. Finally, some results of an extensive survey are illustrated in which the proposed comparative methodology has been applied to different territorial contexts of nine Italian regions.

Keywords: immigration, social capital, second generations, territorialization, networks.

Riassunto. Questo articolo pone l'attenzione sul rapporto tra fenomeni migratori e contesti geografici, cercando di tracciare un quadro interpretativo per l'analisi del capitale sociale territoriale nei processi di radicamento della popolazione straniera immigrata. A questo scopo, la nozione di capitale sociale viene in primo luogo reinterpretata enfatizzandone la dimensione territoriale e il legame con le componenti geografiche, politico-economiche e culturali, che condizionano le scelte migratorie e i processi di integrazione. In secondo luogo vengono individuati gli strumenti metodologici con cui analizzare il rapporto tra le dinamiche migratorie e il capitale sociale esistente in uno specifico territorio, ponendo l'attenzione ai processi di territorializzazione e al contributo degli immigrati alla costruzione e trasformazione dei luoghi e delle comunità di destinazione. In particolare viene rilevato il ruolo delle seconde generazioni, sia nella costruzione di reti territoriali e di interazione sociale e culturale che nelle dinamiche di interconnessione tra relazioni locali e translocali. Vengono infine illustrati alcuni risultati di un'estesa *survey* in cui la metodologia proposta, di tipo comparativo, è stata applicata a diversi contesti territoriali di nove regioni italiane.

Parole chiave: immigrazione, capitale sociale, seconde generazioni, territorializzazione, reti.

1. Introduzione

La questione migratoria rappresenta un tema centrale nei dibattiti e discorsi politici correnti, che pongono l'accento soprattutto sulle problematiche legate all'accoglienza, all'assenza di lavoro o all'inadeguatezza dei lavori in cui gli stranieri vengono coinvolti, all'insicurezza sociale spesso attribuita alla presenza di stranieri. Sembra che si siano rarefatti nel tempo l'interesse e l'impegno – sia istituzionale che contestuale – verso azioni e iniziative volte all'integrazione dei migranti, alla conoscenza più approfondita delle loro storie di vita, alla valorizzazione del loro possibile apporto professionale, alla promozione dell'interazione culturale tra vecchi e nuovi abitanti. Diventa pertanto sempre più attuale e rilevante, ancorché difficile, riflettere con un approccio scientifico sul ruolo delle componenti sociali e territoriali nelle dinamiche di inserimento degli immigrati nelle aree di destinazione e sul loro apporto allo sviluppo locale, a fronte di realtà geografiche progressivamente più complesse, comunità locali frammentate, flussi di immigrazione accelerati e globalizzati, sistemi di relazioni che intersecano spazi fisici e virtuali a diverse scale territoriali (Bolt, Dekker 2018).

Le migrazioni rappresentano fenomeni sempre più complessi, caratterizzati da componenti relazionali e territoriali, da forme culturali materiali e immateriali, da spazialità condizionate dai nuovi mezzi di comunicazione e aumentate dalle potenzialità del digitale (Magistri 2017). Per la loro comprensione diventa allora necessario, come sostiene Turco (2018), adottare un approccio olistico, che preveda un'analisi integrata dei diversi spazi caratterizzanti i processi migratori: le aree di partenza, dove matura la decisione di emigrare, gli spazi intermedi dello spostamento e quelli di arrivo, dove vengono proiettati i nuovi programmi di insediamento e dove emergono nuove forme di interazione tra modelli culturali di origine e valori e linguaggi della comunità di destinazione. Pur tenendo presente le interconnessioni tra le diverse fasi e spazialità coinvolte nei processi migratori, il presente lavoro focalizza l'attenzione sui luoghi di arrivo, soffermandosi soprattutto sulle dinamiche di relazione e di radicamento territoriale degli immigrati nei contesti geografici di accoglienza, analizzate attraverso la ricostruzione delle storie migratorie e dei vissuti trasmessi dalle comunità degli stranieri.

Dal punto di vista teorico e metodologico viene recuperata come categoria analitica la nozione di capitale sociale, che va a evidenziare il ruolo delle reti familiari e associative, delle reti sociali, delle relazioni informali nelle dinamiche di accoglienza e di inclusione degli stranieri (Bertani 2012). Tale nozione viene tuttavia rein-

terpretata enfatizzandone la dimensione territoriale e il legame con le componenti geografiche, politico-economiche e culturali, che condizionano le scelte migratorie e i processi di integrazione degli immigrati nei territori ospitanti (Tselios et al. 2015). Secondo questa accezione più ampia, l'applicazione di tale concetto all'analisi del fenomeno migratorio e delle dinamiche di inclusione ed esclusione porta in primo piano la rilevanza di alcuni fattori di contesto, come gli aiuti economici e materiali informali, il supporto linguistico e informativo, le pratiche di ricerca e di inserimento nel mondo del lavoro, i legami con i familiari e/o connazionali, la condivisione del tempo libero e degli spazi tra diverse comunità culturali, le reti associative e le competenze professionali stratificate (Cassi, Meini 2013).

Allo stesso tempo, gli immigrati costituiscono una componente del capitale sociale territoriale e contribuiscono alla sua determinazione e trasformazione, attraverso l'iniezione di pratiche materiali e culturali legate alle proprie tradizioni e di comportamenti relazionali e spaziali ibridi, espressione di processi di scambio interculturale e di sentimenti di pluri-appartenenza territoriale (Pollice et al. 2017). In questa dinamica, viene dunque valorizzata la centralità della figura del migrante, sia sul piano concettuale, in quanto agente di costruzione del tessuto sociale e del contesto territoriale, che su quello metodologico, in quanto portatore di esperienze e di rappresentazioni che esprimono il vissuto in relazione alla storia migratoria e al luogo di destinazione, sia nelle componenti reali che simboliche (Turco, Camara 2018).

Più precisamente, il lavoro si propone in primo luogo di individuare gli strumenti teorici e metodologici con cui analizzare il rapporto tra le dinamiche migratorie e il capitale sociale esistente in uno specifico territorio, con particolare enfasi sia sulle pratiche di partecipazione dei migranti al tessuto relazionale locale che sugli aspetti di intersezione tra cultura del paese di origine e quella di destinazione; in secondo luogo di applicare tali strumenti di analisi a diversi contesti territoriali, ponendo l'attenzione ai processi di territorializzazione messi in atto dagli immigrati nelle aree di accoglienza e al loro contributo alla costruzione e trasformazione dei luoghi e comunità di destinazione. In particolare, nell'interpretazione del loro contributo, viene rilevato il ruolo delle seconde generazioni, sia nella costruzione di sistemi di interazione sociale e culturale che nelle dinamiche di interconnessione tra relazioni locali e translocali.

Per rispondere agli obiettivi di ricerca descritti, lo studio si è avvalso di risultati tratti da un'estesa *survey* realizzata in alcuni comuni situati in diverse regioni italiane, differenziati per posizione geografica, caratteristiche demografiche e vocazioni produttive. L'indagine ha

previsto lo svolgimento di interviste dirette a stranieri di seconda generazione, finalizzate ad approfondire sia il quadro delle reti territoriali e le dinamiche di interazione spaziale, che le sfere dei comportamenti, delle narrative, delle percezioni riguardanti il senso di appartenenza al territorio, i segnali di radicamento o di marginalizzazione, la dinamica di contaminazione culturale e di interconnessione transcalare. La realizzazione di un'indagine multi-localizzata ha permesso inoltre l'adozione di un approccio comparativo, finalizzato a identificare le differenze delle dinamiche di inclusione e di interazione con il territorio legate ai fattori contestuali, alle politiche locali e alle caratteristiche del capitale sociale territoriale.

Per quanto riguarda la struttura del lavoro, nel prossimo paragrafo sarà evidenziato il background teorico di riferimento sulla relazione tra capitale sociale e territorio, sull'utilizzo del concetto di capitale sociale territoriale negli studi sui fenomeni migratori e sul ruolo delle seconde generazioni. Partendo dalla letteratura di riferimento, il terzo paragrafo presenterà il quadro concettuale adottato, andando a evidenziare con maggiore dettaglio gli obiettivi di ricerca e gli ambiti di approfondimento, mentre il quarto paragrafo sarà dedicato a descrivere le metodologie di analisi, gli indicatori utilizzati e i territori campione, dove è stata realizzata l'indagine sul campo. Il quinto paragrafo mostrerà, infine, solo alcuni risultati sintetici ottenuti dal lavoro empirico, che riguardano in maniera specifica la mappatura delle reti di relazioni territoriali, il legame con il luogo ospitante e i sentimenti di appartenenza, i processi transculturali e transcalari attivati dalle seconde generazioni.

2. Il background teorico di riferimento: il capitale sociale territoriale e i *migration studies*

Prima di entrare nel merito del contributo che il concetto di capitale sociale può fornire agli studi sulle geografie dell'immigrazione, può essere utile richiamare le parole chiave proposte dai primi studi elaborati su questo tema e dalla letteratura nazionale e internazionale prodotta più recentemente, che ne aggiorna la definizione stessa e ne enfatizza il collegamento con le variabili di contesto e le dinamiche di sviluppo di un territorio (Cannone 2012; Hess 2017). A tale proposito, Bourdieu (1986), uno dei primi studiosi a introdurre la nozione a livello scientifico, definisce il capitale sociale come l'insieme delle risorse attuali e potenziali legate al possesso di una rete stabile di relazioni più o meno istituzionalizzate di conoscenza e di riconoscimento reciproco; in altre parole, il capitale sociale è il valore derivante dalle relazioni sociali (legami familiari, di amicizia, di grup-

po), caratterizzate da cooperazione e sostegno reciproco. Il tema viene successivamente ampliato da Coleman (1988; 1994), che considera il capitale sociale come risorsa collettiva derivante dalle relazioni familiari e dall'organizzazione sociale della comunità, in cui gli individui sono stimolati ad agire e a comportarsi secondo norme condivise, che favoriscono gli interessi della comunità più che quelli dei singoli. Putnam (1993), riprendendo la definizione di capitale sociale come bene collettivo, ne richiama la valenza culturale e i valori fondanti – come la fiducia, le norme che regolano la convivenza, l'associazionismo civico – che condizionano l'organizzazione sociale e spiegano i diversi modelli di sviluppo territoriale che emergono in diverse aree geografiche.

Pur sviluppandosi soprattutto in ambito sociologico, il concetto di capitale sociale viene ripreso e approfondito anche da altre discipline, come la geografia, che hanno posto particolare attenzione alla dimensione spaziale, dal momento che le relazioni sociali – soprattutto informali – e le norme e i valori ad esse collegate possono essere considerate *sticky*, cioè fortemente intrecciate con il territorio e rafforzate dalla prossimità geografica (Rutten et al. 2010). Da una prospettiva territoriale, è dunque importante evidenziare come le azioni degli individui e il loro modo di rapportarsi e di cooperare avvengano in un determinato contesto, andando a incidere sui modelli di sviluppo e sui processi territoriali (Loda 2003) e allo stesso tempo come essi siano fortemente condizionati dalle caratteristiche del luogo stesso, dalla sua organizzazione e dalle diverse geometrie relazionali che lo contraddistinguono (Gastaldi 2003). Dematteis e Governa (2005), parlando di sviluppo locale, prendono in considerazione il concetto più generale di capitale territoriale, in cui i beni relazionali, incorporati nel capitale umano locale, e di conseguenza il capitale sociale, rappresentano una delle componenti caratterizzanti un territorio, insieme alle risorse ambientali, al patrimonio storico-culturale, alle infrastrutture ed agli elementi strutturali.

È utile, inoltre, richiamare alcuni contributi sui concetti di territorialità e di territorializzazione, che aiutano a completare il significato del capitale sociale in una prospettiva geografica. In particolare, seguendo i lavori di Turco (2010; 2018) e Raffestin (1984; 2017), il processo di territorializzazione viene inteso come la dinamica di trasformazione dello spazio da parte degli attori e dei gruppi umani che lo abitano, i quali, interagendo con esso o appropriandosene, lo territorializzano sia materialmente che simbolicamente. La territorialità viene dunque concepita come una componente costitutiva della società, essendo contemporaneamente prodotto e condizione dell'azione sociale; il territorio è infatti spazio antropizzato dall'uomo e dalla collettività, che allo stesso tem-

po si serve delle sue risorse e delle sue componenti più astratte per vivere ed evolversi, andando a maturare un senso di appartenenza e di legame emotivo e identitario con il territorio stesso.

A partire da questi concetti, la nozione di capitale sociale appare dunque fortemente collegata a quella di territorio, che non rappresenta un semplice palcoscenico dove si verifica la scena sociale, ma diventa componente inscindibile dell'azione umana e parte integrante dell'intreccio tra rapporti, pratiche, esperienze, rappresentazioni. Tuttavia, tale nozione è stata piuttosto trascurata dagli studi in campo geografico, che hanno privilegiato altre categorie di analisi, per poi essere recuperata e aggiornata negli ultimi anni soprattutto a livello internazionale per la rilevanza delle componenti relazionali e la loro crescente intersezione con la dimensione spaziale nella comprensione dei fenomeni attuali (Naughton 2014). Pur riconoscendo la validità di una pluralità di approcci allo studio delle geografie dell'immigrazione, ci sembra che il concetto di capitale sociale territoriale possa risultare significativo anche per interpretare le dinamiche di immigrazione e di interazione degli immigrati con i luoghi e le comunità ospitanti, andando a enfatizzare il legame e il condizionamento reciproco con le reti sociali e le risorse territoriali (Massey 2013).

Per tale motivo, facendo riferimento alla letteratura elaborata in questo campo, viene presentata in questo lavoro una ridefinizione aggiornata del concetto, che si caratterizza per i seguenti aspetti: per la sua natura "situata", in quanto radicato in uno specifico ambito storico-culturale e geografico, che rappresenta da una parte il contesto dove avvengono le interazioni e gli scambi sociali, dall'altra il luogo che, con le sue specificità territoriali e vocazioni socio-economiche, condiziona le relazionalità e l'organizzazione sociale (Hess 2004; Holt 2008); per la sua natura "dinamica", poiché il sistema delle relazioni di un territorio non si presenta statico, ma si evolve nel tempo, grazie all'inserimento di nuovi soggetti, azioni, eventi, che vanno a incidere sulla composizione relazionale, sui modelli di sviluppo locale, sulla definizione di visioni e narrative condivise (Piselli 1999; Njøs, Jakobsen 2018); per la sua natura "transcendere", poiché caratterizzato da un sistema di relazioni locali che interagiscono a più livelli con altre scale territoriali, sia sul piano dello spazio fisico (flussi, contatti diretti, scambi formali e informali) che su quello dello spazio virtuale, attraverso l'uso crescente di Internet e la pervasività delle ICT e dei social network (Massey 2005; Tranos 2016); per la sua natura "politica", dal momento che le istituzioni possono stimolare interventi, strumenti, servizi finalizzati a promuovere le connessioni tra i diversi tipi di rete (familiari, sociali, istituzionali), a

favorire l'auto-organizzazione del sistema degli attori dal basso e a contribuire allo sviluppo economico, sociale e culturale di un territorio (Triglia 1999; Östh et al. 2018).

Gli elementi che caratterizzano il capitale sociale territoriale vengono utilizzati come possibili chiavi di lettura per comprendere gli scenari relativi all'immigrazione in una prospettiva geografica e per interpretare le esperienze riguardanti le reti sociali che gli immigrati intrecciano nei "nuovi territori", le prospettive d'integrazione e di partecipazione alla vita sociale, le sfere di pluri-appartenenza, le percezioni riguardanti le componenti culturali e il legame con la cultura di origine. A tale proposito, può essere utile richiamare anche alcune funzioni che il capitale sociale può svolgere su questi ambiti, come quelle di *bonding*, *bridging* e transculturalità. La prima di queste funzioni riguarda il capitale sociale che circola nei legami tra simili (famiglia, amici stretti, vicini), importanti per le fasi d'inserimento degli stranieri immigrati in un nuovo contesto territoriale, sia per la comprensione linguistica e culturale e l'intermediazione con il mondo istituzionale e professionale che per la conoscenza e l'orientamento nello spazio urbano (Kindler et al. 2015); tuttavia, questi tipi di legami – che rischiano di presentarsi esclusivi, limitati alle reti di appartenenza etnica e/o religiosa, tendenti all'omogeneità culturale – possono rallentare i processi d'inclusione nella società di destinazione e ridurre il potenziale contributo che gli immigrati possono fornire alla comunità ospitante (Gentileschi, King 1996). La seconda invece fa riferimento a un insieme di relazioni che contraddistinguono sempre persone simili per appartenenza culturale, ma diverse per livello socio-economico, luoghi e motivi di frequentazione, per forme di aggregazione; in questo caso, il capitale sociale territoriale si mostra più inclusivo e dotato di una maggiore permeabilità, spingendo i migranti a stabilire relazioni eterogenee e favorendo una maggiore apertura e coesione locale (Cheong et al. 2007).

Le funzioni di *bonding* e *bridging* sono intersecabili e auspicabilmente interconnesse, ma rischiano di diventare dicotomiche e sempre meno comunicanti, andando a limitare il processo d'integrazione di determinati gruppi che privilegiano le reti di appartenenza esclusivamente basate sui legami etnici e manifestano bassi livelli di fiducia verso le società ospitanti, riducendo la propensione all'interazione culturale e alla connessione tra relazioni territoriali e translocali. D'altro canto la stessa chiusura, intolleranza e tendenza all'esclusione acuite negli ultimi anni in diversi contesti del mondo occidentale vanno ad alimentare i processi d'insulazione dei gruppi sociali e la segregazione delle varie comunità straniere nei confini dei propri ambiti e spazi di appartenenza (Darden, Cristaldi 2012). Infine, viene enfatizzata la funzione di

transculturalità del capitale sociale territoriale, studiata soprattutto con riferimento all'emergere di società e città in cui la componente interculturale può essere stimolata da relazioni eterogenee, pluri-appartenenze, interazioni tra soggetti di diverse provenienze e stili di vita, situati nella stessa città o in luoghi diversi. Su questo tema, Nederveen Pieterse (2015) parla d'ibridazione culturale legata alla dimensione sempre più globale dei flussi migratori che determinano nei territori di destinazione mosaici sociali e identità multiple, risultato di intense comunicazioni interculturali, reti di relazioni transculturali e transnazionali, micro-spazi di incontro e di condivisione, che possono tradursi in alcuni casi in fenomeni di erosione dei confini e delle barriere (Peterson 2017). In alcuni contesti, la gestione della iper-diversità può invece risultare difficile tanto da generare situazioni di frammentazione all'interno del capitale sociale territoriale, che rischia di sfociare nella segregazione etnica e nelle tendenze, riprese anche dalle retoriche politiche, alla *racialisation* di alcuni spazi urbani (Phillips 2006).

Per questo motivo, appare fondamentale ripartire dalla rilevanza del capitale sociale per l'integrazione e il radicamento territoriale e dal contributo che gli immigrati possono fornire nella sua costruzione e nel suo consolidamento. In particolare, diversi studiosi hanno messo in evidenza il ruolo che possono giocare le seconde generazioni nel rafforzare le reti sociali e le condizioni di contesto per l'accoglienza e integrazione degli stranieri e nello svolgere funzioni di intermediazione tra diverse culture e modelli di società (Ambrosini, Caneva 2009). In effetti, le seconde generazioni appaiono particolarmente capaci – a eccezione di alcuni casi di radicalizzazione e di chiusura – sia per le conoscenze delle lingue e il maggiore livello di educazione che per le reti di relazioni che riescono a instaurare, a integrarsi in un contesto e a partecipare al capitale sociale di un territorio senza sacrificare il legame con la cultura di origine (Schneider, Cruel 2012). Esse possono quindi rappresentare degli agenti attivi di coesione socio-territoriale e diventare *gatekeepers*, cioè soggetti trasversali dotati di ampie capacità relazionali sia interne che esterne e quindi in grado di agire nei processi di integrazione e di interconnessione tra le diverse sfere del capitale sociale come pure nelle dinamiche di interscambio culturale e di pluri-appartenenza territoriale. D'altro canto, non si può negare come la capacità di svolgere questo ruolo di intermediazione e di cambiamento sia a sua volta condizionata dalle caratteristiche del contesto stesso, come la qualità delle scuole, le opportunità di lavoro dopo gli studi, il supporto della comunità nazionale di origine e di quello della comunità locale, le politiche locali e il ruolo degli *stakeholders* e delle reti associative.

3. Il quadro concettuale e analitico: il contributo degli immigrati al capitale sociale territoriale

I filoni di ricerca descritti costituiscono il *background* teorico di riferimento del presente lavoro e su di essi è stato costruito il quadro concettuale e analitico che viene esposto di seguito con particolare riferimento a: (i) l'analisi del possibile contributo degli immigrati alla costruzione del *capitale sociale territoriale*; (ii) il ruolo delle seconde generazioni nelle dinamiche di mediazione territoriale e nelle interconnessioni transculturali e transcolari.

Per quanto riguarda l'analisi del possibile contributo della popolazione straniera immigrata alla costruzione del capitale sociale territoriale, ci si domanda se le reti di relazioni che i migranti costruiscono a livello locale e translocale e le dinamiche spaziali che li caratterizzano possano costituire una risorsa – sia economica che relazionale – per lo sviluppo di un territorio e quale possa essere il valore aggiunto territoriale¹ che essi sono in grado di attivare nel contesto in cui abitano e agiscono. La letteratura internazionale su questo tema è piuttosto controversa. Alcuni studiosi evidenziano le accezioni negative derivanti dalle crescenti diversità culturali, a cui corrisponderebbero fenomeni di indebolimento del capitale sociale e di segregazione spaziale (Musterd 2011); in prima istanza, infatti, si è portati a rilevare come le immigrazioni e le diversità culturali a queste associate possano avere, soprattutto nel breve periodo, un impatto negativo sullo *stock* di capitale sociale costruito nel tempo in un territorio (Putnam 2007), in quanto possono produrre destabilizzazione e attivare processi di cambiamento, aumentando il senso di minaccia sentito dai gruppi dominanti, o comunque pre-esistenti, in un certo territorio. Altri autori, invece, sottolineano gli effetti positivi dell'emergere di una società multiculturale e del valore della prossimità nell'incontro con l'altro attraverso la convivenza quotidiana in spazi condivisi (Peterson 2017).

Tenendo presenti le criticità insite nelle società multiculturali, il nostro punto di vista, in accordo con altri studi condotti a livello internazionale, come quello di Neal et al. (2013) e Dekker et al. (2018), mira a identificare i possibili effetti positivi derivanti dalla opportunità di creare spazi d'interazione tra stranieri e autoctoni attraverso la compartecipazione alle iniziative civiche e di volontariato, le relazioni di vicinato, l'inserimento nel

¹ Rifacendosi a Dematteis e Governa (2005, 27), la nozione di valore aggiunto territoriale viene utilizzata per indicare le potenzialità di sviluppo locale che si ottengono rispetto ai semplici processi di valorizzazione, che non mobilitano né attori locali né risorse specifiche territoriali, ma si limitano a sfruttare le esternalità senza attivare giochi a somma positiva.

mondo del lavoro e della scuola, le pratiche religiose, ecc. Diversi sono infatti i campi di azione in cui gli immigrati possono incidere sul tessuto connettivo locale e sulle varie sfere che compongono il capitale sociale territoriale (Fig. 1). Occorre precisare che, nell'accezione assunta in questa ricerca, quest'ultimo si compone di un insieme di risorse locali e non: alle risorse territoriali –posizione e caratterizzazione geografica, infrastrutture e accessibilità, dimensione demografica, vocazione economica e culturale, ambiente istituzionale e servizi (capitale territoriale) – se ne aggiungono una serie di altra natura che riguardano: relazioni con famiglia e parenti (capitale familiare); reti informali con amici, conoscenti, vicini, colleghi (capitale relazionale locale); reti di relazioni strutturate, ad esempio attraverso associazioni etniche o *cross-cultural*, partecipazione a comunità religiose, sistema locale di accoglienza e inclusione (capitale associativo locale); reti di relazioni di diversi livelli territoriali e interazione tra spazio fisico e virtuale (capitale translocale)².

L'apporto della popolazione straniera immigrata al capitale sociale territoriale si esprime in primo luogo nell'ambito della formazione e trasformazione del capitale familiare attraverso il sistema delle relazioni intergenerazionali, i legami interpersonali caratterizzati da scambio di informazione e fiducia reciproca e gli aspetti collegati alla propria identità e auto-rappresentazione. La partecipazione, non solo al mondo del lavoro, ma alla vita pubblica locale, in termini di cittadinanza attiva, responsabilità sociale, impegno politico, coinvolgimento associativo può diventare un campo di azione fondamentale per contribuire alla costruzione di un clima di fiducia,

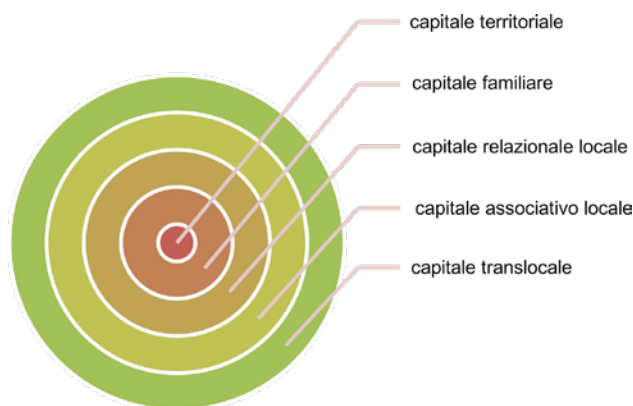


Figura 1. Le diverse sfere del capitale sociale territoriale. Fonte: elaborazione degli autori.

rispetto reciproco, accoglienza delle diversità tra autoctoni e immigrati all'interno delle comunità locali, determinando effetti positivi sia sul capitale associativo locale sia su quello territoriale nel suo complesso. Inoltre, la percezione di integrazione e appartenenza al territorio di accoglienza (*embeddedness*), che si esprime attraverso la pratica linguistica, l'orientamento nello spazio vissuto e il senso del luogo, l'inserimento nel mondo della scuola e del lavoro, la varietà delle relazioni e l'interazione con la comunità locale, può avere riflessi su diverse sfere del capitale sociale territoriale, impattando positivamente sullo sviluppo complessivo del territorio e sulla sua coesione interna.

È peraltro indubbia la rilevanza dei processi di scambio e contaminazione culturale derivanti dall'incontro tra comunità etniche di nuovo insediamento³ e comunità storicamente radicate in determinate aree che, se gestiti e valorizzati, aumentano non solo la consistenza del capitale relazionale locale e quello del territorio nel suo complesso, ma lo rendono capace di adattarsi e di rispondere alle forme e ai cambiamenti sempre più complessi

² Pur consapevoli delle sovrapposizioni esistenti tra una sfera e l'altra, si possono attribuire alle diverse sfere alcune specifiche funzioni. Il capitale sociale territoriale riveste un'influenza decisiva nella mobilità migratoria e nelle opzioni d'insediamento legate all'offerta di lavoro, alla posizione e caratterizzazione geografica e demografica, al clima generale di accoglienza e apertura verso gli stranieri, alla dotazione di infrastrutture e di accessibilità, alle politiche e ai servizi messi a disposizione dalle istituzioni. Inoltre, dall'ampia letteratura di ambito sociologico elaborata sul tema (Donati, 2011), si può ipotizzare come il capitale familiare possa risultare significativo nelle pratiche di prima accoglienza e di solidarietà relative alle scelte del luogo dove insediarsi (città, quartiere, abitazione), mentre il capitale relazionale locale può fornire un contributo maggiore nelle dinamiche d'inserimento nel mondo della scuola e del lavoro, nonché nella vita sociale generale, caratterizzata da incontri, relazioni di gruppo, luoghi di ritrovo. Un supporto importante ai migranti è inoltre spesso fornito dal capitale associativo locale, caratterizzato da relazioni strutturate che spaziano dall'associazionismo e dalle comunità di natura religiosa agli sportelli per immigrati, volti a favorire i processi d'integrazione e ad attivare percorsi di cittadinanza attiva e di partecipazione alla vita locale. Infine, negli ultimi anni sta crescendo la rilevanza del capitale translocale (Brickell, Datta 2011) come canale di trasmissione d'informazioni che vanno a supportare i processi decisionali del luogo dove immigrare oltre che come ponte di collegamento con il luogo di origine e con altri territori.

³ L'intento del nostro lavoro è ben lontano dal volere resuscitare un approccio classificatorio legato alle diversità etniche, linguistiche e religiose, peraltro di difficile ricostruzione in quanto legate a processi anche molto lontani nel tempo (Cavalli Sforza 1997), bensì è orientato a riconoscere in che modo agiscono, nei processi di territorializzazione degli immigrati, le diversità prodotte dal senso di appartenenza a un gruppo che possiede valori comuni attraverso l'auto-riconoscimento in determinati sistemi culturali di tipo etnico (Breton 1981). Tuttavia, si intende anche mettere in evidenza la multiscalarità dell'appartenenza etno-culturale e la fluidità del concetto di identità etnica (Sollors 1986). Nell'accezione usata in questo articolo, dunque, l'etnicità rimanda a una identità individuale legata a un'identità collettiva, che si percepisce ed è percepita come culturalmente diversa. Tale identità può avere riflessi territoriali significativi, portando ad esempio alla formazione di particolari *ethnoscapes*, ovvero paesaggi caratterizzati da elementi simbolici che mostrano la presenza di un gruppo etnico nei territori di accoglienza (Aru, Tanca 2013; Gavinelli, Santini 2013).

della società contemporanea (Amin, Thrift 2002). Infine, il mantenimento dei rapporti con il paese di origine e la costruzione di altre reti transnazionali, sia in senso materiale (beni, rimesse, ecc.) che immateriale (social network, legami affettivi, ecc.), contribuiscono alla costruzione di un capitale sociale che è contemporaneamente sia territoriale che translocale, promuovendo i luoghi coinvolti sia dal punto di vista economico che da quello culturale.

A questo proposito la ricerca ha indagato il ruolo delle nuove generazioni figlie di migranti o immigrate loro stesse nella dinamica di mediazione tra le varie sfere che caratterizzano il capitale sociale territoriale, cercando di comprendere se i giovani con *background* migratorio siano agenti di indebolimento o portatori di un valore aggiunto nel rafforzamento delle reti territoriali e/o nelle interconnessioni transculturali e transcolari (Meini et al. 2017). Su questo specifico segmento di popolazione – straniera e non – si focalizzano le analisi empiriche di questo contributo, che mira a rilevare le potenzialità e le criticità che contraddistinguono l'azione di questi soggetti sia nella connessione con il territorio ospitante che nell'interazione con la cultura e il luogo di origine.

Per comprendere l'apporto di queste nuove generazioni, nonché le differenze territoriali che sono in qualche modo collegate alle caratteristiche del capitale sociale locale e ai modelli di *governance* adottati, il presente articolo si sofferma ad analizzare soltanto i seguenti aspetti: le reti di relazioni (familiari, amicali, scolastiche, professionali, associative, ecc.) costruite nel contesto in cui vivono, che possono fornire indicazioni sul grado di integrazione e di partecipazione alle diverse sfere del capitale sociale territoriale; le dinamiche di interazione e di contaminazione culturale, soprattutto tra la cultura di origine e quella di destinazione, che possono mostrare la funzione di mediazione transculturale; la ricostruzione del quadro delle appartenenze a diversi livelli territoriali, da cui possono essere ricavate informazioni – anche se sul piano percettivo – sul ruolo di *gatekeeper* e di interconnessione transcolare⁴.

4. Metodo, strumenti di rilevazione e indicatori di analisi

Nell'ambito del più ampio campo di studi delineato dal PRIN "L'Italia degli altri. Geografie e governance dell'immigrazione tra radicamento territoriale e reti transnazionali", con l'obiettivo di valutare il modo in

cui i migranti si muovono come attori territoriali inseriti in trame progettuali facendo emergere le differenze collegate alle caratteristiche del capitale sociale territoriale e ai modelli di *governance* adottati in diversi contesti locali, è stata svolta un'estesa *survey* in specifiche aree⁵ di nove regioni italiane (Piemonte, Veneto, Liguria, Emilia-Romagna, Toscana, Molise, Calabria, Sicilia, Sardegna), con oltre 500 interviste dirette alla popolazione straniera immigrata⁶, a giovani con *background* migratorio, a rappresentanti delle istituzioni e delle associazioni impegnate in progetti di integrazione.

Con particolare riferimento all'ambito di analisi assunto in questo articolo, considerando il capitale sociale di un migrante come il risultato di strategie d'investimento orientate alla costituzione e riproduzione di relazioni sociali durevoli capaci di procurare profitti materiali e simbolici nel tempo, la ricerca si è orientata a comprenderne innanzitutto la dimensione territoriale. Poiché l'ipotesi avanzata è che, secondo il *milieu*, cambiano le condizioni per la costruzione del capitale sociale dei migranti, ossia la capacità di accedere a risorse, materiali e non, tramite l'appartenenza a reti e strutture sociali di varia ampiezza, la metodologia è di tipo comparativo, volta a fare emergere i differenziali territoriali. D'altra parte, l'adozione del punto di vista del migrante, concepito e analizzato nelle sue varie forme e temporalità, mira a indagare il tipo di territorialità che viene palesata nel processo di accoglienza – quindi nelle prime fasi di inserimento nel nuovo contesto territoriale – e in quello di integrazione sociale, che inizia nel momento in cui migrante e società di accoglienza entrano in una logica di coevoluzione.

Inoltre, poiché il capitale sociale può essere più o meno radicato nelle relazioni fra i membri di una comunità (relazioni gerarchiche, fra pari e intergenerazionali),

⁵ Per operare con approccio comparativo tra regioni diverse, sono state in una prima fase individuate aree vaste che includessero al loro interno diversi tipi di territori (spazi urbani e rurali, città di taglia e rango diversi). Alcuni luoghi specifici all'interno delle aree individuate sono stati in seguito oggetto di sopralluoghi con interviste. I comuni in cui sono state realizzate interviste alle seconde generazioni oggetto delle analisi presentate in questo articolo sono: Novara, Padova, Treviso, La Spezia, Sarzana, Reggio Emilia, Modena, Sassuolo, Forlì, Civitella di Romagna, Pisa, Pontedera, Santa Croce sull'Arno, Sasseta, Venturina Terme, Campobasso, Termoli, Montecilfone, Reggio Calabria, Ragusa, Nuoro, Orosei.

⁶ La ricerca si pone in continuità con il lavoro prodotto in precedenti Prin dall'unità di ricerca coordinata da Laura Cassi (Università di Firenze) e con le ricerche empiriche condotte a più riprese da Monica Meini (2013a). La costruzione dei questionari semi-strutturati e l'elaborazione dei dati raccolti nelle varie inchieste svolte in maniera sistematica e incrementale in un arco di tempo ventennale rispondono a una strategia investigativa che agevola il confronto fra contesti territoriali diversi e fra rilevazioni ripetute nel tempo, grazie a una griglia analitica omogenea e coerente eventualmente implementabile.

⁴ In questa sede, per motivi di spazio, non viene esaminata l'influenza del fattore religioso nelle dinamiche di definizione e di rafforzamento del capitale sociale territoriale, che sarà approfondita in altri lavori.

svolgendo un'azione di facilitazione nel supportare un adattamento positivo ovvero generando esclusione e/o segregazione, la ricerca si è indirizzata a comprendere quale sia l'apporto delle seconde generazioni⁷ nello scoraggiare l'isolamento e la segregazione etnica e favorire l'inclusione nella società di accoglienza.

Le interviste alle seconde generazioni hanno avuto ad oggetto un campione di 252 persone: si tratta di un campione ottenuto intercettando i soggetti in maniera empirica nei casi di studio tra il 2016 e il 2018, secondo la tecnica della palla di neve, a partire da diversi contesti socio-ambientali: uffici per stranieri, strutture sanitarie e sociali, locali pubblici, scuole, piazze, giardini, stazioni ferroviarie, luoghi di ritrovo di particolari comunità, gruppi o associazioni, case private. Le interviste si sono avvalse di un questionario semi-strutturato somministrato al campione di soggetti appartenenti alle nuove generazioni con *background* migratorio presenti in Italia con qualsiasi status di permanenza (Appendice).

Sono stati indagati comportamenti, atteggiamenti, percezioni e la trama di relazioni che essi hanno intessuto con il territorio, in particolare con l'obiettivo di comprendere la partecipazione delle seconde generazioni al capitale sociale territoriale, la loro propensione al dialogo interculturale e a posizionarsi negli spazi interstiziali tra le diverse reti locali e translocali, la pluri-appartenenza territoriale che sta a indicare in una certa misura il processo di integrazione territoriale, la presenza o meno di sentimenti identitari multipli che identifica i processi di mediazione tra diverse culture.

In primo luogo, è apparso utile indagare l'attitudine alla partecipazione alla vita sociale e le pratiche relazionali messe in atto dai giovani con *background* migratorio sia a livello personale sia a livello di gruppo nelle diverse cerchie e reti sociali di appartenenza, non solo negli spazi familiari e intimi, ma anche negli spazi pubblici che, attraverso la condivisione, diventano spazi di *mixité*⁸. In particolare, sono stati utilizzati i seguenti indicatori:

⁷ In letteratura, quando si parla di "seconda generazione" di immigrati si fa riferimento, in senso stretto, alle persone nate da genitori stranieri nel paese di immigrazione (Rumbaut 1997). La presente ricerca ha invece inteso includere nel target di rilevazione anche i nati all'estero immigrati in giovane età; pertanto è preferibile usare, come faremo da ora in poi, l'espressione "seconde generazioni", al plurale, o meglio "nuove generazioni con *background* migratorio". Tali espressioni intendono superare la visione di percorso lineare della migrazione quale 'semplice' trasferimento da un paese all'altro e intercettare la complessità delle situazioni che si incontrano nella realtà attuale. Cercando di cogliere tale complessità, abbiamo dunque rivolto lo sguardo a tutti i giovani di età compresa tra 11 e 26 anni con esperienza migratoria diretta, quindi immigrati loro stessi, o indiretta, in quanto figli di persone immigrate in Italia.

⁸ Si fa qui riferimento a una mescolanza riscontrabile *de facto* in alcuni spazi della scena pubblica, non alla *mixité* come strategia di rigenerazione integrata nelle politiche urbane.

inserimento nella comunità locale e conoscenza del luogo; integrazione sociale e interazioni culturali; legami e radicamento al territorio; frequentazioni quotidiane; partecipazione alle iniziative della comunità locale; percezione della qualità dell'accoglienza; inserimento nel percorso scolastico/lavorativo; progetti di stabilizzazione/migrazione. In questo lavoro è stata data particolare enfasi alle frequentazioni durante il tempo libero, ai rapporti intergenerazionali, alle diverse modalità di partecipazione al capitale sociale territoriale dei luoghi analizzati.

La ricerca empirica ha inteso, inoltre, misurare le potenzialità dei territori di capitalizzare la varietà delle componenti portate dalla popolazione immigrata come valore positivo di arricchimento del capitale sociale territoriale. S'ipotizza che fare crescere un ambiente di dialogo e d'interazione propizio a un processo di contaminazione culturale in grado di diventare costitutivo dell'identità in divenire di un territorio⁹ sia un modo di indirizzare gli immigrati e soprattutto le seconde generazioni verso un'integrazione positiva, che non prevede la necessità per i migranti di rinunciare alla cultura del luogo di origine e/o di provenienza, ma favorisce una convivenza capace di stimolare nuovi modelli interculturali, di rispetto delle differenze, e contemporaneamente atteggiamenti proattivi di rielaborazione dei valori condivisi. Gli indicatori usati per questa ipotesi di ricerca riguardano: la propensione delle seconde generazioni all'apertura e allo scambio culturale nei rapporti col territorio; le relazioni a livello translocale e/o transnazionale; la presenza di eventi pubblici per la conoscenza e la valorizzazione della multietnicità e la relativa partecipazione; la percezione dell'accettazione della cultura di origine; la compresenza in un dato territorio di culture materiali riferite a tradizioni e stili sia autoctoni sia di origine straniera.

In particolare, per ottenere indizi sulla conformità o meno del comportamento degli intervistati alle norme tradizionali o consuetudinarie del gruppo culturale di origine e per misurare il grado di scostamento e di acculturazione secondo quanto da loro stessi percepito (autoidentificazione), è stato chiesto agli intervistati di esprimersi sul mantenimento della cultura di origine propria e dei genitori in una serie di pratiche quali la cucina, l'abbigliamento, la musica, le letture, il ballo, le attività sportive e di fare altrettanto con riferimento all'acquisizione della cultura italiana.

Nel processo di mediazione possono realizzarsi varie forme di *mélange* culturale, sintetizzabili in quattro

⁹ Sul concetto di identità territoriale, che è "riferibile tanto alle connotazioni materiali e immateriali attribuite ad uno specifico territorio, quanto ai legami che intercorrono tra le collettività" e sull'opportunità di usare tale concetto con riferimento alla scala locale, si rimanda a Banini (2017).

tipi: sostituzione delle usanze tradizionali con le nuove; refrattarietà ad acquisire nuove usanze e mantenimento delle vecchie; perdita delle usanze tradizionali e scarsa acquisizione di nuove usanze; sovrapposizione e compresenza di vecchie e nuove usanze. La compresenza che si può rilevare in quest'ultimo tipo è un chiaro segnale di quel "processo d'ibridazione culturale" teorizzato da Nederveen Pieterse (2015) che si realizza attraverso un arricchimento di riferimenti culturali e di cui le seconde generazioni possono farsi portavoce in misura maggiore rispetto alle generazioni precedenti. Infatti, la ricerca ha inteso non solo rilevare fino a che punto l'eventuale acquisizione della cultura italiana avvenga a detrimento di quella originaria, ma anche evidenziare la funzione di mediazione transculturale e translocale delle nuove generazioni. Secondo una metodologia già sperimentata (Meini 2012), è stato elaborato un indice particolarmente significativo in questa prospettiva: l'indice di ibridazione culturale¹⁰ (con valori compresi fra +1 e -1: +1= massimo arricchimento; -1 = massimo impoverimento), che permette un confronto fra pratiche, gruppi e contesti territoriali diversi.

Un altro importante ambito di approfondimento ha riguardato la ricostruzione dei sentimenti di appartenenza. Una serie di indicatori del grado di familiarità, affettività, coesione e inclusione hanno definito la percezione della collocazione delle nuove generazioni all'interno della comunità locale e della comunità nazionale di origine permettendo di determinare alcuni significati delle appartenenze, di mettere in rilievo le peculiarità delle loro configurazioni multiple, di determinarne il ruolo nel vissuto personale, di valutarne la condivisione dei sistemi valoriali. Particolarmente indicativa per la ricerca delle identità plurime e transcolari delle seconde generazioni risulta l'analisi dei sentimenti di appartenenza alla città, alla regione, all'Italia e alla nazione di origine, che acquisisce senso specie attraverso lo studio dei differenziali che emergono in territori diversi.

5. Alcuni risultati sul ruolo delle nuove generazioni con *background* migratorio

Di seguito vengono illustrati alcuni risultati della *survey* sulle seconde generazioni, con specifico riferi-

mento ai seguenti aspetti¹¹: i) le reti di relazione, come strumenti di definizione del grado di integrazione e di partecipazione alle diverse sfere del capitale sociale territoriale; ii) gli ambiti di interscambio e di contaminazione culturale, quali segnali di mediazione transculturale e translocale; iii) il quadro delle appartenenze a diversi livelli territoriali, da cui emerge la dimensione di interconnessione transcolare e il ruolo potenziale di *gatekeeper* delle nuove generazioni con *background* migratorio. Come accennato precedentemente, in questo lavoro viene data particolare enfasi al metodo comparativo, che permette di confrontare le differenze territoriali¹² emerse nell'indagine in relazione al fenomeno oggetto di analisi.

In primo luogo, le seconde generazioni intervistate mostrano di partecipare ad ampie e diversificate reti di relazioni, che forniscono alcune informazioni significative sulle geometrie relazionali e sulle interconnessioni tra le diverse sfere del capitale sociale del territorio. Indicazioni utili rispetto agli obiettivi della ricerca possono essere ricavate dall'analisi della cerchia di relazioni e di frequentazioni instaurate soprattutto durante il tempo libero e dal tipo di rapporti intergenerazionali. La maggior parte degli intervistati dichiara di frequentare coetanei di nazionalità diversa dalla propria e soltanto il 28,2% svolge attività sportive, ricreative e culturali con soggetti appartenenti alle comunità nazionali di origine. L'approfondimento sulle relazioni vissute durante il tempo libero, rappresentate nella figura 2, dimostra una forte attitudine a frequentare vari ambiti e conoscenti di diverse nazionalità.

Se si considera l'intero campione (=252 interviste), si può notare un'alta propensione dei giovani di origine straniera a interagire con conoscenti italiani (53,6%), dimostrando apertura alle comunità ospitanti e desiderio di radicamento territoriale. Ciò avviene soprattutto nelle realtà dell'Italia centrale, come in Toscana (69,4%), Molise (63,3%) ed Emilia-Romagna (62,5%), comunque con differenziali interni molto interessanti, così come emerge dal confronto tra due città vicine e simili per dimensione demografica come Reggio Emilia (83,3%) e Modena, dove nessun intervistato ha dichiarato di passare il proprio tempo libero prevalentemente con italiani. Alcuni contesti territoriali mostrano una cerchia di frequentazioni che coinvolge in maniera significativa soggetti di diverse nazionalità, fornendo indicazioni su un modello più marcato di *mixité* che si sta configuran-

¹⁰ L'indice di ibridazione culturale è stato costruito nel modo seguente: $(\Sigma Rpos - \Sigma Rneg) / Rtot$

dove $Rtot$ = numero risposte totali

$Rpos$ = risposte positive mantenimento + risposte positive acquisizione ("abbastanza" e "molto")

$Rneg$ = risposte negative mantenimento + risposte negative acquisizione ("poco" e "per niente").

¹¹ Saranno qui presentati soltanto una parte dei dati rilevati nell'indagine, illustrando le rappresentazioni che appaiono più rilevanti per l'interpretazione dei fenomeni oggetto dell'analisi in questo contributo, mentre sono in corso altre pubblicazioni su aspetti diversi.

¹² La distribuzione del campione per regione è la seguente: Piemonte 12,7%, Veneto 11,9%, Liguria 9,9%, Emilia-Romagna 15,9%, Toscana 24,6%, Molise 11,9%, Sicilia e Calabria 3,2%, Sardegna 9,9%.

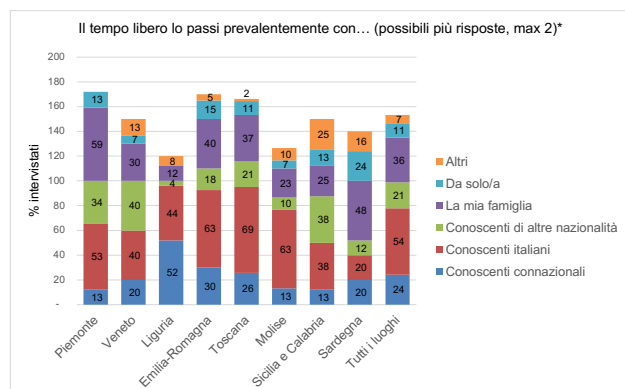


Figura 2. Frequentazioni durante il tempo libero. Fonte: elaborazione degli autori. *La percentuale si riferisce ai soggetti intervistati, i quali possono esprimere fino a 2 risposte.

do in queste aree: il numero di nazionalità diverse dalla propria nelle frequentazioni abituali è particolarmente elevato a Pontedera (31,6% oltre 4 nazionalità diverse), molto più che in altre realtà altrettanto aperte allo scambio culturale come Pisa (10,0%) e Padova (8,0%).

Una percentuale piuttosto alta afferma che è la famiglia quella con cui si hanno rapporti prevalenti – 36,1% del campione, con punte in Piemonte (59,4%) e Sardegna (48,0%); un dato che, se da una parte può rivelare una chiusura culturale e spaziale e un privilegiare legami che richiamano la funzione di *bonding*¹³, può dall'altra testimoniare una capacità di costruire sistemi relazionali di interconnessione tra comunità autoctona e famiglia di origine, tra la cultura del luogo di destinazione e quella del luogo di origine della migrazione, tra gli spazi limitati al contesto familiare e quelli di incontro, pubblici e privati, con soggetti di nazionalità differenziate. In particolare, le relazioni con la comunità dei connazionali emergono maggiormente in occasione di eventi strutturati, per festività nazionali (30,2%) o per cene ed eventi organizzati nel corso dell'anno (26,2%); in parte, tali relazioni sono motivate dall'appartenenza e dalla pratica religiosa (19,0%) o dalle interazioni presenti nella vita quotidiana, in termini di aiuti (17,5%) e nelle frequentazioni di vario genere (29,0%). Rimarchevole il fatto che solo il 2,8% degli intervistati non abbia alcuna comunità straniera di riferimento, a testimoniare quanto sia presente l'influenza delle relazioni etniche nella strutturazione del capitale sociale dei giovani con *background* migratorio.

Il legame ancora forte con la famiglia di origine da parte delle nuove generazioni è mostrato anche da altri

dati, come per esempio dal numero dei viaggi compiuti verso il luogo di origine: il 28,9% vi si reca ogni anno e, nonostante la giovane età, un altro 43,2% vi si è già recato più volte, anche se questi valori sono differenziati soprattutto per nazionalità perché influenzati dalla distanza tra il luogo di destinazione e quello di origine.

Per quanto riguarda la propensione allo scambio e alla contaminazione culturale delle seconde generazioni, sono stati presi in considerazione, da una parte, la tendenza di acquisizione dei costumi e dei modi di vivere delle comunità di destinazione e, dall'altra, il livello di mantenimento delle tradizioni e abitudini culturali della famiglia. In generale si rileva un'acquisizione molto elevata dei giovani intervistati in tutte le pratiche, tanto che le risposte "molto" o "abbastanza" sono abbondantemente sopra la maggioranza tranne che nel ballo (47,1%); particolarmente forte se si considera l'abbigliamento (91,7%), la cucina (86,5%) e, anche se a livelli inferiori, le letture (77,3%), la musica (77,0%) e lo sport (73,4%). Un significativo mantenimento delle tradizioni del paese di origine si registra, d'altra parte, nella cucina e nella musica (rispettivamente 83,9% e 58,3%). La distribuzione delle risposte è molto simile per l'acquisizione e per il mantenimento nella cucina e nel ballo, con la differenza che il ballo risulta essere un'attività poco praticata, mentre per le pratiche culinarie emerge una marcata compresenza di vecchie e nuove usanze. Infatti, se si confronta il comportamento di acquisizione e quello di mantenimento, si può affermare che il campione intervistato mostra che circa l'87% di intervistati dichiara di avere acquisito molto o abbastanza la cultura e la conoscenza della cucina italiana, a fronte di un 84% che dichiara di avere mantenuto altrettanto decisamente le tradizioni culinarie del paese di origine.

Per mettere in luce il ruolo di mediazione transculturale e translocale delle seconde generazioni, è stato applicato al campione l'indice di ibridazione culturale, la cui costruzione è stata presentata nel paragrafo precedente e che sintetizza con un valore numerico la dinamica di compresenza tra la cultura italiana e la cultura di origine: +1 = massimo arricchimento e -1 = massimo impoverimento. I risultati dell'indagine mostrano valori generalmente positivi, segno di una dinamica di arricchimento (tranne che per il ballo, che registra alcuni dati con segno negativo, e per le letture e le attività sportive, con tendenza allo 0), che manifesta differenziali interessanti non solo fra gli ambiti delle pratiche esaminati, ma anche tra vari contesti territoriali e tra gruppi di nazionalità diversa. A conferma di quanto già rilevato a proposito della compresenza di referenti culturali diversi nelle abitudini alimentari, è proprio in questo ambito che si registra un arricchimento più alto (indice +0,7); ciò è stato rilevato

¹³ Significativo il fatto che negli intervistati di nazionalità italiana questo valore non raggiunge il 30%; al contrario, per quelli di nazionalità cinese si arriva al 100%.

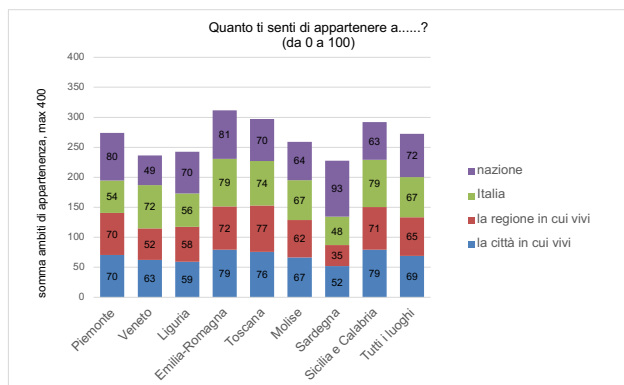


Figura 3. Senso di appartenenza territoriale. Fonte: elaborazione degli autori.

soprattutto nei contesti territoriali della Toscana (+0,9), con il raggiungimento del valore massimo in corrispondenza della città di Pisa, e in quelli dell'Emilia-Romagna (+0,8), con Modena e Sassuolo che segnalano un indice pari a 1, mentre valori inferiori sono stati registrati in Liguria e nei contesti meridionali e delle isole. Se si considera la nazionalità degli intervistati, si può notare come gli indici di ibridazione culturale, sempre riguardanti l'ambito culinario, siano più alti in corrispondenza dei soggetti di nazionalità italiana (+0,9) e delle comunità nazionali di immigrazione più consolidata, come quella albanese, romena, marocchina, tunisina (+0,8), mentre sono più bassi per le nuove generazioni senegalesi (+0,5).

Infine, indicazioni utili sono state ricavate, all'interno della survey, dalle risposte sul senso di appartenenza a diversi livelli territoriali, che contribuiscono a interpretare la contemporanea presenza di identità multiple e la potenziale funzione di interconnessione transcalare e di *gatekeeping* delle nuove generazioni. Infatti, nonostante una certa varietà nelle risposte alla domanda "Da 0 a 100, quanto ti senti...?", sintetizzate nella figura 3, ciò che emerge macroscopicamente è un generale forte sentimento di appartenenza a tutti i livelli territoriali: il valore medio più alto (72) riguarda la nazione di origine, seguito dal valore 69 per la città in cui vivono, 67 per l'Italia e 65 per la regione di riferimento. Si può osservare inoltre una marcata differenziazione territoriale. Nella regione Emilia-Romagna, specialmente nell'area di Modena e di Reggio Emilia, dove sono state portate avanti politiche di *governance* dell'immigrazione e di integrazione dei nuovi arrivati, la pluri-appartenenza è profondamente sentita dal campione intervistato delle seconde generazioni raggiungendo dei valori pari o vicini a 80 in tutte le sfere di appartenenza, così come in Toscana, dove si evidenzia un senso di appartenenza più alto per la regione, la città e il

paese di destinazione piuttosto che per il paese di origine. I processi di integrazione positiva appaiono più deboli in Sardegna e in Liguria, dove il sentimento di appartenenza alla nazionalità di origine è percepito più alto rispetto a quello del territorio di accoglienza. Al contrario è molto scarso il senso di appartenenza territoriale registrato in Veneto, dove probabilmente i processi di inclusione di gruppi di più vecchia territorializzazione, basati su un approccio di assimilazione, hanno fortemente eroso l'appartenenza alla nazionalità di origine rispetto a quella italiana (49 contro 72).

6. Conclusioni

Il presente contributo ha inteso porre l'attenzione sul rapporto tra fenomeni migratori e contesti geografici, con una particolare enfasi sui processi di integrazione positiva e radicamento territoriale degli immigrati nei luoghi di destinazione, quindi sul loro contributo e sulla loro partecipazione al capitale sociale del territorio. Contemporaneamente ha messo in luce le dinamiche di interconnessione transculturale e translocale che emergono dal loro agire come attori transcalari, interpretando le diverse spazialità coinvolte nei processi migratori come valore aggiunto territoriale.

In primo luogo si è cercato di verificare, sia dal punto di vista teorico che empirico, se il concetto di capitale sociale territoriale possa fornire efficaci chiavi per la lettura del fenomeno di integrazione degli immigrati e del loro apporto alla creazione di contesti e *networks* aperti, in grado di favorire dinamiche di inclusione. In seguito, si è cercato di osservare la territorialità delle seconde generazioni e di comprendere come queste possano svolgere un ruolo specifico nella costruzione di reti di relazioni eterogenee e consolidate nei luoghi di insediamento e nella promozione di processi e pratiche di mediazione e *gatekeeping* culturale, sociale e territoriale. Infine, si è posto l'accento sulla comparazione e sull'identificazione delle differenze tra i diversi contesti analizzati, fattori che hanno permesso di introdurre alcuni collegamenti tra le componenti territoriali e i comportamenti e le pratiche di radicamento territoriale e di interculturalità.

Per quanto riguarda l'efficacia del concetto di capitale sociale territoriale nella lettura dei fenomeni migratori – un concetto che potrebbe sembrare secondario a giudicare dall'azione e dalla comunicazione delle politiche attuali, prevalentemente orientate ad affrontare il tema sul piano dell'emergenza e della problematicità dei flussi – il capitale sociale territoriale, opportunamente rivisto e attualizzato anche alla luce della recente letteratura geografica internazionale (Naughton 2014), appare una

categoria valida per interpretare le dinamiche di immigrazione e di interazione degli immigrati con i luoghi e le comunità ospitanti, per capire come le reti di relazioni familiari, associative, territoriali, translocali, influenzino il processo d'inclusione degli stranieri nelle comunità locali e come allo stesso tempo queste stesse reti possano essere rafforzate e rese più efficaci dall'agire e dal vissuto degli immigrati stessi e in particolare dalle nuove generazioni.

Per quanto riguarda l'analisi delle territorialità, la ricerca ha rivelato diversi modi di agire nello spazio e di costruire rappresentazioni e geografie (Turco 2010). La ricostruzione del quadro delle frequentazioni vissute nel tempo libero dalle nuove generazioni con *background* migratorio e delle motivazioni che stimolano occasioni di incontro ha mostrato l'esistenza di un'intensa vita sociale e di un'ampia varietà di relazioni che coinvolgono i diversi ambiti che caratterizzano il capitale sociale di un territorio. La forte presenza di contatti con conoscenti italiani e con soggetti di altre nazionalità, accompagnata dal mantenimento dei rapporti con la famiglia di origine, testimonia le potenzialità delle seconde generazioni di combinare tipi e reti di relazioni differenziate e di rafforzare il capitale sociale territoriale che, a sua volta, in base ai dati raccolti, mostra nel complesso una discreta capacità di accoglienza.

L'indagine conferma anche il ruolo significativo rivestito dalle nuove generazioni nella mediazione tra capitale familiare/etnico e luogo di destinazione e nell'alimentare processi di *mélange* e di ibridazione culturale che tendono a evidenziare la convivenza, soprattutto in alcune sfere (come la cucina), di tradizioni e costumi della cultura di origine con le novità stimulate dal vissuto nel nuovo contesto. Si rileva una volontà prevalente di sentirsi parte integrante della società italiana, in generale, e in particolare delle comunità locali dove le nuove generazioni sono nate e/o cresciute, senza peraltro il venire meno di un forte senso di appartenenza alla cultura di origine sia nella percezione che nelle pratiche. Questi risultati portano a concludere che l'orientamento generale alla multi-appartenenza territoriale delle nuove generazioni con *background* migratorio le può rendere più capaci di accettare, rispetto a quelle precedenti, le sfide della transculturalità e di riconoscere maggiormente la diversità culturale come valore.

Dall'analisi comparativa delle aree analizzate, emerge, tuttavia, un panorama differenziato nel territorio italiano: a fronte di regioni e comuni caratterizzati da consolidate politiche di *governance* dell'immigrazione orientate al rispetto delle diversità culturali, in cui i giovani figli di immigrati o immigrati loro stessi costruiscono reti di relazioni variegata ed esprimono sentimen-

ti di appartenenza plurima, esistono parti dell'Italia che sembrano manifestare, secondo le esperienze vissute e le opinioni espresse dal campione intervistato, segnali di debolezza nei processi di integrazione e di contaminazione culturale, che riducono il potenziale valore aggiunto che le seconde generazioni possono apportare al capitale sociale territoriale e allo sviluppo complessivo del territorio.

Se il capitale sociale territoriale e le nuove generazioni con *background* migratorio costituiscono elementi chiave nel processo di integrazione positiva degli stranieri, emergono alcuni ambiti che a nostro avviso risultano cruciali e su cui possono indirizzarsi i futuri approfondimenti delle ricerche e delle riflessioni sul piano della *governance* dei cambiamenti (Meini 2013b). In primo luogo, a fronte di fenomeni di sfilacciatura delle trame relazionali tra soggetti, gruppi sociali, associazioni, istituzioni, appare rilevante tornare a porre la questione del bene comune e della condivisione di visioni di sviluppo locale, promuovendo la progettazione di interventi mirati a rafforzare le connessioni tra le diverse sfere del capitale sociale territoriale. Il rafforzamento di forme diverse e più innovative di partecipazione alla vita sociale e di rappresentanza politica a livello locale può rappresentare una prima risposta per individuare nuovi luoghi di dialogo interculturale e d'integrazione e nuove narrazioni in grado di dare maggiore legittimazione alle diversità culturali (Ambrosini 2017). Un ambito privilegiato sia di rafforzamento delle trame relazionali che di *empowerment* delle seconde generazioni è, senza dubbio, rappresentato dal contesto educativo e in particolare dal mondo della scuola, che può essere considerato il luogo da cui ripartire per un dialogo costruttivo nella definizione di valori condivisi, capaci di contribuire alla costituzione di società inclusive e in grado di assorbire i cambiamenti, trasformandosi arricchendo la propria identità territoriale. Infine, un campo di ricerca da approfondire, soprattutto a livello empirico, è rappresentato dall'impatto che le ICT, diffuse soprattutto tra la popolazione giovane, possono avere sul ruolo di *gatekeeper* delle nuove generazioni di immigrati e come Internet possa, malgrado il rischio di omogeneizzazione e di perdita di identità, rafforzare la dimensione transcale del capitale sociale territoriale e il processo di contaminazione delle diverse culture.

Acknowledgments

La costruzione dell'impianto teorico e metodologico illustrato in questo lavoro rappresenta uno dei risultati delle riflessioni elaborate all'interno del progetto Prin 2015 "L'Italia degli altri. Geografie e governance dell'im-

migrazione tra radicamento territoriale e reti transnazionali” (*Principal Investigator* Monica Meini). Si ringrazia il dott. Giuseppe Di Felice per la collaborazione nella elaborazione dei dati.

Riferimenti bibliografici

- Ambrosini, M. (2017). Superdiversity, multiculturalism and local policies: a study on European cities. *Policy & Politics*, 45 (4), 585-603. DOI: 10.1332/030557316X14745534309609
- Ambrosini, M., Caneva, E. (2009). Le seconde generazioni: un primo quadro di riferimento. In Bertani, M., Di Nicola P. (a cura di). *Sfide trans-culturali e seconde generazioni*. Sociologia e politiche sociali, 12 (1), 25-46.
- Amin, A., Thrift N. (2002). *Cities: Reimagining the Urban*. Cambridge. Polity Press.
- Aru, S., Tanca, M. (2013). Identità urbane e comunità immigrate. Il quartiere Marina di Cagliari. In Banini, T. (a cura di). *Identità territoriali. Questioni, metodi, esperienze a confronto*. Milano, FrancoAngeli, 128-142.
- Banini, T. (2017). Proposing a Theoretical Framework for Local Territorial Identities: Concepts, Questions and Pitfalls. *Territorial Identity and Development*, 2 (2), 16-23. DOI: 10.23740/TID220171
- Bertani, M. (2012). Il capitale sociale nello studio delle migrazioni: riflessioni introduttive. In Bertani, M., Di Nicola, P. (a cura di). *Migration Studies e capitale sociale*. Sociologia e politiche sociali, 15 (1). Milano, FrancoAngeli, 9-29.
- Bolt, G., Dekker, K. (2018). Social capital in an era of super-diversity: Introduction to Tesg Dossier. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 109 (4), 465-469.
- Bourdieu, P. (1986). The forms of capital. In Richardson, J. (a cura di). *The Handbook of Theory: Research for the Sociology of Education*. New York. Greenwood Press, 241-258.
- Breton, R. (1981), *Les ethnies*, Paris, PUF.
- Brickell, K., Datta, A. (a cura di). (2011). *Translocal Geographies: Spaces, Places, Connections*. Burlington, Ashgate.
- Cannone, M. (2012). La strana geografia del capitale sociale. *Rivista Geografica Italiana*, 119, 125-150.
- Cassi, L., Meini, M. (a cura di). (2013). *Fenomeni migratori e processi di interazione culturale in Toscana*. Bologna, Pàtron Editore.
- Cavalli Sforza, L.L. (2004). *L'evoluzione della cultura*. Torino. Codice edizioni.
- Cheong, P. H., Edwards, R., Goulbourne, H., Solomos, J. (2007). Immigration, social cohesion and social capital: A critical review. *Critical Social Policy*, 27 (1), 24-49. DOI: 10.1177/0261018307072206
- Coleman, J. (1988). Social capital in the creation of human capital. *American Journal of Sociology*, 94, 95-120. DOI: 10.1086/228943
- Coleman, J. (1994). *Foundations of Social Theory*. Cambridge. Balknap Press.
- Darden, J. T., Cristaldi, F. (2012). Immigrants and Residential Segregation. In Gold, S. J., Nawyn, S. J. (a cura di). *International Handbook of Migration Studies*. London. Routledge, 202-214.
- Dematteis, G., Governa, F. (2005). Il territorio nello sviluppo locale. Il contributo del modello SloT. In Dematteis, G., Governa, F. (a cura di). *Territorialità, sviluppo locale, sostenibilità: il modello SLoT*. Milano. FrancoAngeli, 15-38.
- Dekker, K., Lee, J. C.H., Phipps, P. (2018). Collective Civic Action in Multicultural Neighbourhoods: Two Cases in Melbourne. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 109 (4), 499-512. DOI: 10.1111.
- Donati, P. (2011). *Oltre il multiculturalismo*. Roma-Bari. Laterza.
- Gastaldi, F. (2003). Capitale sociale territoriale e promozione dello sviluppo locale. In Gastaldi, F., Milanesi, E. (a cura di). *Capitale sociale e territorio. Risorse per l'azione locale*. Milano. FrancoAngeli, 15-29.
- Gavinelli, D., Santini, A. (2013). Immigrati e paesaggio: gli *ethnoscapes* nella città di Novara. In Aru, S., Corsale, A., Tanca, M. (a cura di). *Percorsi migratori della contemporaneità: forme, pratiche, territori*, Cagliari. CUEC, 215-224.
- Gentileschi, M.L., King, R. (a cura di). (1996). *Questioni di popolazione in Europa. Una prospettiva geografica*. Bologna, Pàtron Editore.
- Kindler, M., Ratcheva, V., Piechowska, M. (2015). Social networks, social capital and migrant integration at local level. European literature review, *IRiS Working Paper Series*, 6. Birmingham. Institute for Research into Superdiversity.
- Hess, M. (2004). Spatial relationships? Towards a reconceptualization of embeddedness. *Progress in Human Geography*, 28 (2), 165-186. DOI: 10.1191/0309132504ph4790a
- Hess, M. (2017). Networks, Social Capital and Development. In Richardson D. (a cura di). *The Internatio-*

- nal Encyclopedia of Geography: People, the Earth, Environment, and Technology*. Hoboken (New Jersey, US). John Wiley & Sons Ltd., 4760-4768.
- Holt, L. (2008). Embodied social capital and geographic perspectives: performing the habitus. *Progress in Human Geography*, 32 (2), 227-246.
- Loda, M. (2003). Relazioni verticali, capitale sociale e sviluppo locale: il distretto conciario di Solofra. In Som-mella, R., Viganoni, L. (a cura di). *SLOT Quaderno 5 – Territori e progetti nel Mezzogiorno. Casi di studio per lo sviluppo locale*. Bologna. Baskerville, 113-142.
- Magistri, P. (2017). Immigrazione e nuove territorialità. Riflessioni concettuali e introduzione ad alcune ricerche sul campo. In Magistri, P. (a cura di). *Immigrazione e nuove territorialità*. Roma. UniversItalia, 7-24.
- Massey, D. (2005). *For Space*. London. Sage Publication.
- Massey, D. S. (2013). Building a Comprehensive Model of International Migration. *Eastern Journal of European Studies*, 3 (2), 9-35.
- Meini, M. (2012). Territorio e immigrazione straniera: dieci anni di esperienze di ricerca attraverso inchieste sul campo. *Geotema*, 43-44-45, 88-95.
- Meini, M. (2013a). La componente etnica della popolazione come fattore di cambiamento nella città contemporanea. Il caso della Toscana. In Cassi, L., Meini, M. (a cura di). *Fenomeni migratori e processi di interazione culturale in Toscana*. Bologna. Pàtron Editore, 29-79.
- Meini, M. (2013b). Nuovi percorsi di governance multi-culturale. La cittadinanza attiva degli immigrati stranieri nelle città toscane. In Cassi, L., Meini, M. (a cura di). *Fenomeni migratori e processi di interazione culturale in Toscana*. Bologna. Pàtron Editore, 113-125.
- Meini, M., Di Felice, G., Landi, F., Petrella, M., Petri, A. (2017). *Seconde generazioni. Vite e territori in movimento*. Laboratorio MoRGaNA, DiBT Università del Molise.
- Musterd, S. (2011). The impact of immigrants' segregation and concentration on social integration in selected European contexts, *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 57 (3), 359-380.
- Naughton, L. (2014). Geographical narratives of social capital. Telling different stories about the socio-economy with context, space, place, power and agency. *Progress in Human Geography*, 38 (1), 3-21. DOI: 10.1177/0309132513488731
- Neal, S., Bennett, K., Cochrane, A., Mohan, G. (2013). Living multicultural: understanding the new spatial and social relations of ethnicity and multicultural in England. *Environment and Planning C*, 31, 308-323. DOI: 10.1068/c11263r
- Nederveen Pieterse, J. (2015). *Globalization and Culture: Global Mélange*. Lanham. Rowman and Littlefield, 3rd revised edition.
- Njøs, R., Jakobsen, S.E. (2018). Policy for Evolution of Regional Innovation Systems: The Role of Social Capital and Regional Particularities. *Science and Public Policy*, 45 (2), 257-268. DOI: 10.1093/scipol/scx064
- Östh, J., Dolciotti, M., Reggiani, A., Nijkamp, P. (2018). Social Capital, Resilience and Accessibility in Urban Systems: a study on Sweden. *Networks and Spatial Economics*, 18, 313-336. DOI: 10.1007/s11067-017-9375-9
- Peterson, M. (2017). Living with difference in hyper-diverse areas: how important are encounters in semi-public spaces?. *Social and Cultural Geography*, 18, 1067-1085. DOI:10.1080/14649365.2016.1210667
- Phillips, D. (2006). Parallel lives? Challenging discourses of British Muslim self-segregation. *Environment and Planning D: Society and Space*, 24 (1), 24-40. DOI:10.1068/d60j
- Piselli, F. (1999). Capitale sociale: un concetto situazionale e dinamico. *Stato e Mercato*, 57 (3), 395-417. DOI: 10.1425/434
- Pollice, F., Urso, G., Epifani, F. (2017). Dallo spazio conteso allo spazio condiviso: l'identità territoriale come fattore di integrazione. Il caso della comunità islamica a Lecce. *Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia*, XXIX (2), 117-130.
- Putnam, R. (1993). *Making Democracy Work: Civic Traditions in Modern Italy*. Princeton. Princeton University Press.
- Putnam, R. (2007). E Pluribus Unum: Diversity and Community in the Twenty-first Century. The 2006 Johan Skytte Prize Lecture. *Scandinavian Political Studies*, 30 (2), 137-174. DOI: 10.1111/j.1467-9477.2007.00176.x
- Raffestin, C. (1984). Territorializzazione, deterritorializzazione, riterritorializzazione e informazione. In Turco, A. (a cura di), *Regione e regionalizzazione*. Milano, Franco-Angeli, 69-82.
- Raffestin, C. (2017). Territorialità, territorio, paesaggio. In Arbore, C., Maggioli, M. (a cura di), *Territorialità: concetti, narrazioni, pratiche*. Milano, FrancoAngeli, 31-39.
- Rumbaut, R. (1997). Assimilation and its Discontents: Between Rhetoric and Reality. *Interna-*

tional Migration Review, 31 (4), 923-960. DOI: 10.1177/019791839703100406

Rutten, R., Westlind, H., Boekema, F. (2010). The spatial dimension of social capital. *European Planning Studies*, 18 (6), 863-871. DOI: 10.1080/09654311003701506

Schneider, J., Cruel, M. (2012). Comparative integration context theory: Participation and belonging in diverse European cities. In Cruel, M., Schneider, J., Lelie, F. (a cura di). *The European Second generation Compared. Does the Integration Context Matter?*. Amsterdam. Amsterdam University Press, 19-38.

Sollors, W. (1986), *Beyond Ethnicity : Consent and Descent in American Culture*, New York-Oxford, Oxford University Press.

Tranos, E. (2016). The Internet: its geography, growth and the creation of (digital) social capital. In Stearmu, R., Carrincazeaux, C., Doloreux, D. (a cura di). *Handbook on the Geographies of Innovation*, Cheltenham (UK). Edward Elgar Publishing, 356-369. DOI: 10.4337/9781784710774.00039

Trigilia, C. (1999). Capitale sociale e sviluppo locale. *Stato e mercato*, 57 (3), 419-440. DOI: 10.1425/435

Tselios, V., Noback, I., van Dijk, J., McCann, P. (2015). Integration of immigrants, bridging social capital, ethnicity, and locality. *Journal of regional science*, 55 (3), 416-441.

Turco, A. (2010). *Configurazioni della territorialità*. Milano, FrancoAngeli.

Turco, A. (2018). Culture della migrazione e costruzione degli immaginari, *Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia*, XXX (1), 113-131.

Turco, A., Camara L. (2018) (a cura di). *Immaginari migratori*. Milano. FrancoAngeli.

Appendice

QUESTIONARIO NUOVE GENERAZIONI ITALIANE

INTERVISTATORE: _____

N. INTERVISTA: DATA E LUOGO _____

**L'ITALIA
DEGLI ALTRI**
GEOGRAFIE E GOVERNANCE
DELL'IMMIGRAZIONE

Coordinamento Prof.ssa Monica Meini
Università del Molise | MoRGaNA Lab

Sezione 1 – Dati anagrafici

1. *Data di nascita* ____/____/____ 2. *Luogo di nascita (città)* _____ *Stato* _____
3. *Hai vissuto in altre città? Quali?* (indicare anche gli Stati, se all'estero) _____
4. *Genere* ☐ Maschio ☐ Femmina 5. *Qual è la tua nazionalità?* _____
6. *Stato civile* ☐ Nubile/celibe ☐ Coniugata/o ☐ Convivente ☐ Separata/o ☐ Divorziata/o ☐ Vedova/o
7. *Con quali familiari vivi attualmente in Italia?*
☐ Nessuno, risiedono tutti nel paese di origine
☐ Nessuno, la mia famiglia vive in Italia ma in un'altra abitazione
☐ Con fratello/sorella, ma i genitori sono nel paese di origine
☐ Con un genitore, ma l'altro vive nel paese di origine
☐ Vivo in Italia con tutta la mia famiglia
☐ altro (specificare): _____

Sezione 2 – Storia migratoria e progetti futuri

8. → *Se nato/a all'estero Quando sei arrivato/a in Italia?* Anno: |__|__|__|__|
☐ in età prescolare (0-5 anni)
☐ in età scolare (6-13 anni), dopo aver frequentato parte delle scuole dell'obbligo nel paese di origine
☐ in età adolescenziale (14-18 anni), dopo aver concluso le scuole dell'obbligo nel paese di origine
☐ altro (specificare): _____
9. → *Se nato/a all'estero Sei venuto/a in Italia ...*
☐ Con entrambi i genitori ☐ Con uno dei genitori ☐ Con un/qualche altro familiare ☐ Con un/qualche amico
☐ Con altri connazionali ☐ Da solo
10. *Status di permanenza*
☐ cittadinanza italiana ☐ cittadino UE ☐ visto d'ingresso ☐ carta di soggiorno ☐ permesso di soggiorno
☐ permesso non rinnovato ☐ clandestinità
11. *Che progetti hai per il tuo futuro?*
☐ Stabilirmi definitivamente dove abito ora ☐ Stabilirmi definitivamente in Italia, in un'altra provincia
☐ Emigrare in un altro paese (diverso dall'Italia) ☐ Rientrare nel mio paese tra qualche anno
☐ Non so ☐ Altro (specificare): _____
12. *Consigliaresti ai giovani del tuo paese di origine di venire a vivere in Italia?* ☐ No ☐ Non saprei ☐ Sì
13. *Perché?* _____

Sezione 3 – Famiglia d'origine [M madre P padre]

- | | |
|---|---|
| <p>14. <i>In che anno i tuoi genitori sono arrivati in Italia?</i>
 M _____ P _____</p> <p>15. <i>Dove si sono stabiliti arrivando in Italia?</i>
 M _____ P _____</p> <p>16. <i>Di quale nazionalità sono i tuoi genitori?</i>
 M _____ P _____</p> <p>17. <i>Per quale motivo la tua famiglia si è stabilita qui?</i>
 ☐ motivi economici/lavoro
 ☐ ricongiungimento familiare
 ☐ motivi politici/religiosi
 ☐ motivi di studio
 ☐ altri motivi: _____</p> <p>18. <i>Prima di arrivare, aveva già dei contatti in questa città?</i>
 ☐ no ☐ sì (specificare se italiani, connazionali o altri stranieri)</p> <p>19. <i>Qual è la condizione professionale dei tuoi genitori?</i> M P
 Non occupato/a ☐ ☐
 Casalinga/o ☐ ☐
 Inabile al lavoro ☐ ☐
 Disoccupato/a ☐ ☐
 Occupato/a ☐ ☐</p> | <p>20. <i>Se occupato/a, qual è la professione?</i> M P
 Dirigente d'azienda ☐ ☐
 Impiegato/a ☐ ☐
 Assistenza domiciliare, colf ☐ ☐
 Addetto/a pulizie ☐ ☐
 Commerciante ambulante ☐ ☐
 Commerciante con negozio ☐ ☐
 Muratore, manovale ☐ ☐
 Operaio/a generico ☐ ☐
 Operaio/a specializzato ☐ ☐
 Lavoro nei boschi ☐ ☐
 Agricoltore, bracciante ☐ ☐
 Altro (specificare) ☐ ☐</p> <p>21. <i>Il lavoro dei tuoi genitori è regolato da ...</i> M P
 (solo per i genitori che lavorano)
 un contratto ☐ ☐
 un accordo verbale ☐ ☐
 Non so ☐ ☐</p> <p>22. <i>Quale attività svolgevano nel paese di origine?</i>
 M _____ P _____</p> |
|---|---|

23. *L'abitazione in cui abitano in Italia i tuoi genitori è ...*

- ☐ di proprietà ☐ in affitto ☐ in uso gratuito
☐ altro (specificare: _____)

24. *Quante stanze ha l'abitazione dei tuoi genitori?*

Numero di stanze: _____

25. *Quante persone vi abitano, oltre ai tuoi genitori?* Indicare il numero con riferimento ai genitori dell'intervistato

Numero di figli (incluso te): _____

Numero di fratelli/sorelle: _____

Numero di genitori: _____

Numero di altri (familiari): _____

Numero di altri (amici): _____

26. *Qual è il titolo di studio dei tuoi genitori?*

	M	P
Licenza elementare	☐	☐
Licenza media	☐	☐
Diploma scuola superiore	☐	☐
Laurea	☐	☐
Titolo post laurea	☐	☐

27. *Livello di conoscenza della lingua italiana di tuo padre:*

	Insuff	Suff	Discreto	Buono	Ottimo
Italiano (scritto)	☐	☐	☐	☐	☐
Italiano (parlato)	☐	☐	☐	☐	☐

28. *Livello di conoscenza della lingua italiana di tua madre:*

	Insuff	Suff	Discreto	Buono	Ottimo
Italiano (scritto)	☐	☐	☐	☐	☐
Italiano (parlato)	☐	☐	☐	☐	☐

29. *I tuoi genitori hanno rapporti con le loro famiglie nel paese di origine?*

- ☐ no ☐ sì, regolarmente ☐ sì, quando possono

30. *Da quale città/regione provengono?*

M _____ P _____

Sezione 4 – Integrazione

31. *Valuta il tuo livello di conoscenza della lingua italiana:*

	Insuff	Suff	Discreto	Buono	Ottimo
Italiano (scritto)	☐	☐	☐	☐	☐
Italiano (parlato)	☐	☐	☐	☐	☐

32. *Valuta il tuo livello di conoscenza della lingua madre:*

	Insuff	Suff	Discreto	Buono	Ottimo
Scritta	☐	☐	☐	☐	☐
Parlata	☐	☐	☐	☐	☐

33. *Quali altre lingue conosci?* _____

34. *Qual è la tua attività?*

- ☐ Studente ☐ Lavoratore ☐ Lavoro e studio ☐ Nessuna

35. *→Se in età lavorativa, in quale condizione professionale ti trovi?*

- ☐ Non occupato/a ☐ Disoccupato/a ☐ Inabile al lavoro
☐ Dirigente d'azienda
☐ Impiegato/a
☐ Assistenza domiciliare, colf
☐ Addetto/a pulizie
☐ Commerciante ambulante
☐ Commerciante con negozio
☐ Muratore, manovale
☐ Operaio/a generico/a
☐ Operaio/a specializzato/a
☐ Lavoro nei boschi
☐ Agricoltore, bracciante
☐ Casalinga/o
☐ Altro (specificare) _____

36. *Il tuo lavoro è regolato da ...*

- ☐ un contratto ☐ un accordo verbale

37. *Saresti disponibile a fare lo stesso lavoro dei tuoi genitori?*

- ☐ No, perché voglio guadagnare più di loro
☐ No, perché voglio affermarci in settori di maggiore prestigio
☐ Sì, ma solo fino a che non troverò un'alternativa migliore
☐ Sì, è un lavoro che mi piace

38. *→Se sei studente, quale classe e tipo di scuola frequenti?*

39. *Quale è stata la prima classe frequentata in Italia?*

40. *Vi è stata corrispondenza fra la 1a classe in Italia e la tua età?*

- ☐ Sì, ho subito frequentato la classe corrispondente alla mia età
☐ No, una classe inferiore di 1 anno rispetto alla mia età
☐ No, una classe inferiore di 2 anni rispetto alla mia età
☐ No, una classe più di due anni inferiore alla mia età

41. *Ti è accaduto di dover ripetere una o più classi durante la scuola dell'obbligo?* ☐ No ☐ Sì

42. *→Se "sì", quante volte?*

- ☐ Una volta ☐ Due volte ☐ Tre volte

43. *Hai interrotto gli studi dell'obbligo?* ☐ No ☐ Sì

44. *→Se "no", a quale scuola secondaria superiore ti sei iscritto?*

	Pubblica	Privata
Liceo Classico	☐	☐
Liceo Scientifico	☐	☐
Istituto Tecnico	☐	☐
Istituto Professionale	☐	☐
Liceo Linguistico	☐	☐
Liceo Artistico	☐	☐
Istituto d'Arte	☐	☐
Liceo Pedagogico/Magistrale	☐	☐
Altro (specificare) _____		

45. *Ti sei diplomato?* ☐ No ☐ Sì

46. *Ci sono delle persone che ti hanno consigliato/a o ti consigliano nella scelta della scuola e durante gli studi?*

- ☐ No, nessuno ☐ Sì, i miei genitori ☐ Sì, familiari e/o parenti
☐ Sì, i miei amici/partner ☐ Sì, alcuni insegnanti
☐ Sì, altre persone (specificare) _____

47. *Ti è accaduto di dover ripetere una o più classi durante le scuole superiori?* ☐ No ☐ Sì

48. *→Se "sì", quante volte?*

- ☐ Una volta ☐ Due volte ☐ Tre volte o più volte

49. *→Se non ti sei diplomato/a, può indicarci la ragione principale che ti ha spinto/a a ritirarti dalla scuola superiore?*

- ☐ Riuscivo male, avevo difficoltà nello studio
☐ Non mi piaceva quel tipo di scuola
☐ Mi è capitata l'occasione di lavorare
☐ Per la situazione di bisogno della mia famiglia
☐ Mi sono accorto che quel titolo non serviva a trovare lavoro
☐ Non mi trovavo bene con gli insegnanti
☐ Non mi trovavo bene con i compagni di scuola
☐ Non ho trovato quello che mi aspettavo da quella scuola
☐ Altro (specificare): _____

50. Il tuo rapporto con l'università

- ☐ Non ho mai pensato di iscrivermi
☐ Ci ho pensato, ma non l'ho fatto
☐ Mi sono iscritto, ma non ho dato esami (specificare facoltà) _____

☐ Ho frequentato e dato degli esami ma mi sono ritirato
 (specificare facoltà) _____

- ☐ Sto frequentando (specificare facoltà) _____
☐ Mi sono laureato (specificare facoltà) _____

51. Abiti in centro o periferia? _____

Quartiere: _____

52. Preferiresti abitare in un altro quartiere della città?

- ☐ No ☐ Non so ☐ Sì

52a. Se sì, quale? _____

53. Perché? _____

54. Nel tuo quartiere abitano?

- ☐ soprattutto italiani ☐ popolazione mista (italiani e stranieri)
☐ soprattutto stranieri (in particolare di naz. _____)

55. Abiti con i tuoi genitori? ☐ No ☐ Sì

56. Se non abiti con i tuoi, l'abitazione in cui vivi è ...

- ☐ di proprietà ☐ in affitto ☐ in uso gratuito
☐ altro (specificare): _____

57. Quante stanze ha la tua abitazione?

Numero di stanze: |____|

58. Quante persone vi abitano, oltre a te?

Numero di familiari: |____| Numero di altre persone: |____|

59. Quali sono i principali problemi che hai incontrato in Italia?

indicare max 5 risposte, in ordine di importanza (1 la più importante)

- ☐ Problemi legati al permesso di soggiorno
☐ Difficoltà nel trovare una casa
☐ Problemi legati all'occupazione
☐ Difficoltà con la lingua italiana
☐ Senso di solitudine, isolamento
☐ Problemi nei rapporti con i genitori
☐ Problemi nei rapporti con gli italiani
☐ Problemi nei rapporti con gli immigrati connazionali
☐ Problemi di identità, di appartenenza multipla
☐ Difficoltà nel rapporto con gli uffici pubblici
☐ Scarsità di rapporti al di fuori dell'ambito familiare
☐ Scarsità di rapporti al di fuori dell'ambito di studio
☐ Scarsità di rapporti al di fuori dell'ambito di lavoro
☐ altro (specificare): _____
☐ nessun problema [mettere crocetta]

60. Il tempo libero lo passi prevalentemente con ... max 2 risposte

- ☐ conoscenti miei connazionali
☐ conoscenti italiani
☐ conoscenti di altre nazionalità
☐ la mia famiglia
☐ da solo
☐ altro (specificare): _____

61. Quali attività culturali e ricreative svolgi? possibili più risposte

C: all'interno della comunità nazionale; I: in modo indipendente

- | | C | I |
|-------------|--------------------------|--------------------------|
| Sport | ☐ | ☐ |
| Musica | ☐ | ☐ |
| Teatro | ☐ | ☐ |
| Letteratura | ☐ | ☐ |
| Arte | ☐ | ☐ |
| Altro | ☐ | ☐ |

(specificare): _____

62. Frequenti persone di nazionalità diversa dalla tua?

- ☐ No ☐ Sì > Di quali nazionalità? _____

63. Quante volte sei andato nel tuo paese di origine da quando vivi in Italia?

- ☐ mai ☐ una volta ☐ qualche volta ☐ tutti gli anni

63. Per quale motivo? Possibili più risposte;

F: con la mia famiglia; I: in modo indipendente

- | | F | I |
|--------------------|--------------------------|--------------------------|
| Motivi di famiglia | ☐ | ☐ |
| Turismo | ☐ | ☐ |
| Altro | ☐ | ☐ |

(specificare): _____

64. Fai parte di organizzazioni/associazioni? Possibili più risposte;

C: della comunità nazionale; I: italiane; M: miste

- | | C | I | M |
|-------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Di studenti | ☐ | ☐ | ☐ |
| Di tipo sportivo | ☐ | ☐ | ☐ |
| Di tipo culturale | ☐ | ☐ | ☐ |
| Di tipo politico | ☐ | ☐ | ☐ |
| Di tipo religioso | ☐ | ☐ | ☐ |
| Di tipo sindacale | ☐ | ☐ | ☐ |
| Altro | ☐ | ☐ | ☐ |

65. Quali? _____

66. Che tipo di relazioni hai con la comunità dei tuoi connazionali? possibili più risposte

- ☐ Aiuti quotidiani ☐ Contatti di tipo religioso
☐ Ritrovi per le festività nazionali
☐ Cene ed eventi organizzati dalla comunità
☐ altro (specificare): _____

67. La cittadinanza italiana ...

- ☐ la possiedo ☐ l'ho richiesta, sono in attesa di averla
☐ vorrei averla, e i miei genitori sono d'accordo
☐ vorrei averla, ma i miei genitori non vogliono
☐ non ci ho ancora pensato / non mi interessa

68. Cosa pensi della possibilità di dare automaticamente la cittadinanza a tutti quelli che nascono in Italia, anche se da genitori stranieri? una sola risposta, possibile approfondimento

- ☐ Favorevole ☐ Contrario ☐ Indifferente

69. Cosa pensi della possibilità di estendere il diritto di voto agli stranieri? una sola risposta, possibile approfondimento

- ☐ Favorevole ☐ Contrario ☐ Indifferente

70. Pensando alla cerchia delle tue conoscenze nel territorio in cui vivi, conosci qualcuno che...

- | | Connazionali in Italia | Italiani | Nessuno |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| E' impegnato attivamente in politica | ☐ | ☐ | ☐ |
| Lavora in attività istituzionali (uffici governativi/enti pubblici) e può dare info | ☐ | ☐ | ☐ |
| Guadagna più di 1500 euro al mese | ☐ | ☐ | ☐ |
| E' in grado di effettuare assunzioni | ☐ | ☐ | ☐ |
| Può darti utili consigli finanziari | ☐ | ☐ | ☐ |
| Può darti utili consigli in ambito legale | ☐ | ☐ | ☐ |
| È impiegato in attività sanitarie e può darti consigli per la salute | ☐ | ☐ | ☐ |
| Può darti consigli nel risolvere problemi sul lavoro | ☐ | ☐ | ☐ |

	Connazionali in Italia	Italiani	Nessuno
Può aiutarti a svolgere commissioni e piccoli lavori di casa	☐	☐	☐
Può aiutarti se sei malato	☐	☐	☐
Può prestarti una somma di denaro	☐	☐	☐
Può ospitarti qualche settimana se hai problemi abitativi	☐	☐	☐
Può aiutarti a trovare un nuovo alloggio e/o un lavoro	☐	☐	☐
Può darti consigli in caso di conflitti in famiglia	☐	☐	☐
Può darti consigli in caso di conflitti con altri migranti	☐	☐	☐
Con cui parli spesso di temi per te importanti	☐	☐	☐
Può farti una referenza se sei in cerca di un lavoro	☐	☐	☐
Può accudire i tuoi familiari se sei impegnato	☐	☐	☐
In emergenza (problemi con casa, lavoro etc.) ti aiuterebbe a risollevarti	☐	☐	☐
Può aiutarti nello studio	☐	☐	☐

71. Di seguito ci sono affermazioni che alcune persone fanno a proposito della propria comunità locale. Indica per ogni affermazione se la consideri prevalentemente vera o falsa con riferimento al luogo dove vivi.

- A. La città/ il paese in cui vivo è un luogo accogliente dove sto bene. V F
- B. Le persone di questa città/paese sono diverse e non condividono gli stessi valori. V F
- C. Le persone di questa città/paese e io vogliamo le stesse cose per la città. V F
- D. Conosco bene questa città/paese. V F
- E. Riesco a riconoscere la maggior parte delle persone di questa città/paese. V F
- F. Mi sento a casa in questa città/paese. V F
- G. Poche persone di questa città/paese mi conoscono. V F
- H. Mi interessa cosa le persone di questa città/paese pensano del mio comportamento. V F
- I. Non ho nessuna influenza su cosa accade in questa città/paese. V F
- J. Se c'è un problema in questa città/paese, le persone della comunità riescono a risolverlo. V F
- K. E' veramente importante per me vivere in questa città/paese. V F
- L. Le persone di questa città/paese generalmente non vanno d'accordo tra di loro. V F
- M. Mi aspetto di rimanere in questa città/paese per molto tempo. V F

72. Di seguito ci sono affermazioni che alcune persone fanno a proposito del proprio processo di integrazione. Indica per ogni affermazione se la consideri prevalentemente vera o falsa con riferimento a te stesso/a.

riferimento alla comunità dei tuoi connazionali.

- A. La comunità dei miei connazionali è un gruppo accogliente dove sto bene. V F
- B. Le persone della mia comunità nazionale sono diverse e non condividono gli stessi valori. V F
- C. Le persone della mia comunità nazionale e io vogliamo le stesse cose. V F
- D. Conosco bene la comunità dei miei connazionali. V F
- E. Riesco a conoscere la maggior parte delle persone che fanno parte della comunità dei connazionali. V F
- F. Mi sento a casa nella comunità dei miei connazionali. V F
- G. Poche persone della comunità dei miei connazionali mi conoscono. V F
- H. Mi interessa cosa le persone della mia comunità nazionale pensano del mio comportamento. V F
- I. Non ho nessuna influenza su cosa accade nella mia comunità nazionale. V F
- J. Se c'è un problema nella mia comunità nazionale, i miei connazionali riescono a risolverlo. V F
- K. E' veramente importante per me appartenere alla comunità dei miei connazionali. V F
- L. Le persone della mia comunità nazionale generalmente non vanno d'accordo tra di loro. V F
- M. Mi aspetto di rimanere nella comunità dei miei connazionali per molto tempo. V F

73. Di seguito ci sono affermazioni che alcune persone fanno a proposito della propria comunità locale. Indica per ogni affermazione se la consideri prevalentemente vera o falsa con riferimento al luogo dove vivi.

- A. Non mi sento straniero, mi sento italiano. V F
- B. Non mi sento accettato né integrato, mi sento diverso. V F
- C. Desidero fare ciò che fanno i miei coetanei di origine italiana ma mi sento costretto ad avere un comportamento diverso. V F
- D. Preferisco fare gruppo con i ragazzi che come me vivono l'esperienza della marginalità. V F
- E. I miei coetanei di origine italiana hanno molti stereotipi su di me e la mia famiglia e questo ostacola la mia integrazione. V F
- F. La mia famiglia è molto legata alla cultura d'origine e questo costituisce un problema per la mia integrazione. V F
- G. Provo stima ed interesse per la cultura dei miei genitori e questa non rappresenta un problema per la mia integrazione. V F

74. Come giudichi complessivamente il tuo livello di integrazione?

→ Solo se ha risposto Falso alla affermazione A

- ☐ scarso ☐ sufficiente ☐ buono ☐ ottimo ☐ non so

75. Quanto è importante per te sentirti integrato/a?

- ☐ per niente ☐ poco ☐ abbastanza ☐ molto

76. Secondo la tua esperienza, quale di queste parole esprime meglio l'atteggiamento degli italiani verso gli stranieri immigrati? Possibili più risposte

- ☐ razzismo ☐ intolleranza ☐ fastidio
- ☐ tolleranza ☐ rispetto ☐ solidarietà

Sezione 5 – Condizioni socio-relazionali e auto-rappresentazione

77. Come giudichi in generale il tuo rapporto con le persone che incontri nella vita di ogni giorno?

- | | Ottimo | Buono | Così | così | Cattivo | Pessimo |
|----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Con gli amici connazionali | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| Con gli amici italiani | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

- | | Ottimo | Buono | Così | così | Cattivo | Pessimo |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Con i genitori | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| Con i compagni di studio o di lavoro | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| Con altre figure adulte (insegnanti o dirigenti) | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

78. Come ti senti considerato dalle persone che incontri quotidianamente?

	Stimato	Ben Accettato	Poco Accettato	Sopportato	Escluso
Dai compagni di scuola/lavoro	☐	☐	☐	☐	☐
In famiglia	☐	☐	☐	☐	☐
Dalle figure adulte di scuola/lavoro	☐	☐	☐	☐	☐
Dagli amici connazionali	☐	☐	☐	☐	☐
Dagli amici di altre naz.	☐	☐	☐	☐	☐
Dagli amici italiani	☐	☐	☐	☐	☐

79. Qual è il tuo atteggiamento verso le persone che incontri quotidianamente?

	Apprezzo le loro qualità	Le accetto senza diffic.	Le accetto con diffic.	Le tollero a malapena	Non riesco a sopportarle
Verso i genitori	☐	☐	☐	☐	☐
Verso gli amici connazionali	☐	☐	☐	☐	☐
Verso gli amici di altre naz.	☐	☐	☐	☐	☐
Verso gli amici italiani	☐	☐	☐	☐	☐
Verso i compagni di studio/lavoro	☐	☐	☐	☐	☐
Verso gli adulti di scuola/lavoro	☐	☐	☐	☐	☐

80. Ti proponiamo delle coppie di parole antitetiche per definire la tua vita attuale. Rispondi da 1 a 5 considerando che 1 si avvicina del tutto alla prima parola, 5 si avvicina del tutto alla seconda parola della coppia. In mezzo, ovviamente, ci sono le scelte intermedie

	1	2	3	4	5
A. Realizzazione	☐	☐	☐	☐	☐
B. Soddisfazione	☐	☐	☐	☐	☐
C. Serenità	☐	☐	☐	☐	☐
D. Sicurezza	☐	☐	☐	☐	☐
E. Autonomia	☐	☐	☐	☐	☐
F. Compagnia	☐	☐	☐	☐	☐
G. Fiducia	☐	☐	☐	☐	☐
H. Benessere	☐	☐	☐	☐	☐
I. Speranza	☐	☐	☐	☐	☐
J. Felicità	☐	☐	☐	☐	☐

81. Leggi queste affermazioni e indica in che misura sei d'accordo:

	Assolutamente d'accordo	D'accordo	Non d'accordo	Assolutamente non d'accordo
A. Penso di valere almeno quanto gli altri	☐	☐	☐	☐
B. Sono portato a pensare di essere un vero fallimento	☐	☐	☐	☐
C. Sono in grado di fare le cose bene come gli altri	☐	☐	☐	☐
D. Penso di non avere molto di cui essere fiero	☐	☐	☐	☐
E. Ho un atteggiamento positivo verso me stesso	☐	☐	☐	☐
F. Desidererei avere maggiore rispetto di me stesso	☐	☐	☐	☐
G. Complessivamente sono soddisfatto di me stesso	☐	☐	☐	☐
H. Senza dubbio a volte mi sento inutile	☐	☐	☐	☐

Sezione 6 – Stili di vita, identità, appartenenza

82. Mantieni le tradizioni e le usanze del tuo paese di origine?

	Per niente	Poco	Abbastanza	Molto
A. nella cucina	☐	☐	☐	☐
B. nell'abbigliamento	☐	☐	☐	☐
C. nella musica	☐	☐	☐	☐
D. nelle letture	☐	☐	☐	☐
E. nel ballo	☐	☐	☐	☐
F. nelle attività sportive	☐	☐	☐	☐
G. in altre attività di svago (specificare: _____)	☐	☐	☐	☐

83. Hai acquisito le usanze italiane?

	Per niente	Poco	Abbastanza	Molto
A. nella cucina	☐	☐	☐	☐
B. nell'abbigliamento	☐	☐	☐	☐
C. nella musica	☐	☐	☐	☐
D. nelle letture	☐	☐	☐	☐
E. nel ballo	☐	☐	☐	☐
F. nelle attività sportive	☐	☐	☐	☐
G. in altre attività di svago (specificare: _____)	☐	☐	☐	☐

84. Come vivi la scelta di migrazione fatta dai tuoi genitori?

- ☐ Come un'eredità vincolante e discriminante da cui liberarsi
☐ Come una risorsa da sfruttare, un'appartenenza a cui ancorarsi
☐ altro (specificare): _____

85. Ci sono motivi di continua discussione con i tuoi genitori?

- ☐ No ☐ Sì

86. ➔Se "sì", che cosa riguardano?

- A. Il tuo abbigliamento
 B. Le tue abitudini sanitarie (cibo, fumo, alcol ecc.)
 C. L'uso del tempo libero
 D. Le relazioni di genere
 E. Le relazioni con il partner (uso anticoncezionali ecc.)
 F. I rapporti con gli adulti
 G. La visione della vita in generale

87. Attualmente su quale fronte senti di lottare con più difficoltà e su quale pensi di avere più successo? L: lotta S: successo

	L	S
Quello familiare	☐	☐
Quello della cultura d'origine	☐	☐
Quello della cultura italiana	☐	☐

88. Quanto ti senti...

- A. (della città in cui vivi)? _____ (da 0 a 100)
 B. (della regione in cui vivi)? _____ (da 0 a 100)
 C. italiano? _____ (da 0 a 100)
 D. (nazionalità di origine)? _____ (da 0 a 100)

89. Hai un credo religioso?

- ☐ No ☐ Sì → Se "sì", quale?

90. → Se "sì", sei praticante? ☐ No ☐ Sì

91. Fai uso di simboli religiosi nella vita quotidiana?

- ☐ No ☐ Sì → Se "sì", quali?

92. Che reazioni provocano negli altri?

93. Cosa pensi delle restrizioni imposte da alcuni stati occidentali all'abbigliamento usato dai cittadini in osservanza alle proprie religioni?

- ☐ Favorevole ☐ Contrario ☐ Indifferente

94. Perché?

95. Ritieni che vi siano pari opportunità tra i giovani autoctoni e quelli di origine straniera? ☐ No ☐ Sì

96. → Se "no", di cosa hanno bisogno le nuove generazioni figlie di immigrati stranieri per avere pari opportunità con i coetanei italiani?

97. → Se "no", secondo la tua esperienza, in che cosa dovrebbero cambiare le nuove generazioni figlie di immigrati stranieri per avere pari opportunità con i coetanei italiani?

Tre luoghi della città/del territorio che conosce meglio:

1.
 2.
 3.

Cinque parole per descrivere la città/il territorio:

1.
 2.
 3.
 4.
 5.

Specificare a quale città/territorio l'intervistato fa riferimento:

Spazio libero per esprimere il tuo sentimento nei confronti di questo territorio.

Grazie della collaborazione!

Lasciati la tua mail se vuoi essere informato sui risultati della ricerca _____

Segreto statistico - I dati raccolti nella presente indagine sono tutelati da segreto statistico. Essi potranno essere esternati o comunicati soltanto in forma aggregata in modo tale che non se ne possa fare alcun riferimento individuale, utilizzati solo per scopi statistici. Nel rispetto della normativa prevista dal D.L. 196/2003.



Citation: P. Macchia (2019) Globalizzazione e aspetti culturali: l'esempio del tatuaggio. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 2(2): 87-98. doi: 10.13128/bsgi.v2i2.695

Copyright: © 2019 P. Macchia. This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<http://www.fupress.com/bsgi>) and distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

Globalizzazione e aspetti culturali: l'esempio del tatuaggio

Globalization and Cultural Issues: the Case of Tattooing

PAOLO MACCHIA

Dipartimento di Civiltà e forme del sapere, Università di Pisa, Italia
E-mail: paolo.macchia@unipi.it

Abstract. The ancient practice of skin drawing and tattooing is among the oldest and most recurrent cultural phenomena in the history of peoples and human societies around the world. Since prehistoric times cultures and civilizations have used it as a means of communication to convey personal information such as social position and relations, devotion, sense of belonging and rebellion. Consequently, tattooing has undergone progressive “resemantization” to meet the cultural needs of human groups. Then tattooing met the Western world, which adopted it and reshaped its function by adapting it to its own cultural values. Tattoos were thus given a marked ‘western’ character and transformed into contemporary *body art*. Eventually, tattooing spread all over the Planet like many other Western cultural patterns, showing the same dynamics as even stronger globalizing processes.

The present contribution aims at studying how the ancient practice of skin drawing and tattooing has now become a significative expression of occidentalization and a clear example of an increasingly globalized cultural mosaic.

Keywords: Cultural Geography, Globalization, Tattoo.

Riassunto. La pratica di disegnarsi la pelle è una delle manifestazioni culturali più antiche e ricorrenti nella storia di popoli e gruppi umani di tutto il mondo. Fin dalla preistoria, culture e civiltà hanno usato questo mezzo di comunicazione per trasmettere informazioni di ogni tipo, riguardanti l'ordine sociale, la devozione, l'appartenenza, la ribellione e via dicendo: il tatuaggio, così, ha denotato una serie di continue e radicali “risemantizzazioni”, adeguandosi ogni volta alle esigenze culturali del gruppo umano che ne faceva uso. A un certo punto della sua storia, esso ha incontrato l'Occidente, che lo ha assimilato e profondamente mutato, adattandolo ai propri valori: elaborato e trasformato nella *body-art* contemporanea, il tatuaggio è divenuto un qualcosa di molto diverso dall'originale, finendo per assumere un forte carattere occidentale. E – assieme agli altri caratteri culturali dell'Occidente – anch'esso è stato esportato in tutto il Pianeta, seguendo le logiche dei processi globalizzanti sempre più forti. L'articolo vuole analizzare come la antica pratica di disegnarsi la pelle sia oggi divenuta una spiccata espressione dell'Occidentalizzazione e un chiaro esempio di un mosaico culturale mondiale in continua trasformazione e sempre più globalizzato.

Parole chiave: Geografia Culturale, Globalizzazione, Tatuaggio.

1. Introduzione

Negli ultimi anni ci siamo interessati a un argomento apparentemente poco geografico e che sembra rientrare – semmai – nel campo dell'Antropologia, ovvero il tatuaggio (Macchia, Nannizzi 2018).

D'altro canto, è bastato addentrarsi appena in questo tema per rendersi conto di come invece esso possieda molti addentellati geografici: la Geografia, del resto, ha il privilegio di potersi interessare a qualunque aspetto del panorama antropico, materiale e immateriale, proprio perché ogni cosa ha una sua dimensione spaziale e finisce per svolgersi sulla superficie terrestre. Ritorna in mente – a questo proposito – una sorta di manifesto epistemologico scritto da Peter Haggett molti anni fa: “i geografi condividono con altri studiosi di scienze della terra l'interesse per uno scenario comune, la superficie terrestre, piuttosto che per lo spazio astratto, ma osservano questo scenario dal punto di vista dello studioso di scienze sociali” (Haggett 1988, 532).

Il tatuaggio, la antica pratica di disegnarsi la pelle, costantemente usata nel corso della storia, rientra in quegli aspetti del bagaglio culturale che gruppi umani e civiltà hanno costruito, aspetti non immediatamente concreti ma che d'altro canto appaiono indissolubilmente legati alla vita materiale e quindi al territorio.

Al pari dell'alimentazione o del modo di abbigliarsi, del complesso di miti e credenze o dell'architettura sociale, anche il tatuaggio può quindi rientrare a pieno diritto nel campo di analisi della Geografia Culturale, branca della Geografia che si concentra sugli aspetti culturali dei gruppi umani e su come tali aspetti vengano influenzati e a loro volta influenzino la costruzione e l'organizzazione materiale delle società e dello spazio.

Abbiamo così osservato come la pratica di disegnarsi la pelle sia profondamente mutata nel corso della storia di pari passo ai cambiamenti economici, sociali e culturali che interessavano i gruppi umani che la usavano: come tutte le altre manifestazioni culturali, anche il tatuaggio si è di volta in volta adeguato, mettendosi “al servizio” delle società che lo praticavano. Carta di identità dell'individuo all'interno del gruppo in molte società polinesiane, marchio di infamia nel mondo greco-romano, tratto barbaro e demoniaco nell'Europa medievale, vezzo delle classi agiate britanniche del XIX secolo, fenomeno da baraccone ed espressione di marginalità nei primi decenni del '900, linguaggio dei gruppi criminali e degli oscuri ambienti carcerari in molte aree, distintivo di ribellione negli anni della contestazione fino ad arrivare ad oggi, quando è diventato una manifestazione individuale e una

moda basata quasi del tutto sull'estetica del disegno: bastano questi pochi passaggi per rendersi conto di come il tatuaggio costituisca una delle espressioni culturali più versatili, che è stata declinata in molti modi – talora lontanissimi e opposti – da popoli e gruppi umani nel tempo e nello spazio.

Col risultato che l'osservazione dell'evoluzione del tatuaggio può diventare una chiave di lettura alternativa dei grandi mutamenti che hanno interessato nel corso della storia le società umane.

Sull'altro fronte, come ogni manifestazione culturale anche la pratica di disegnarsi la pelle “si muove” sulla superficie terrestre assieme agli uomini che ne fanno uso e finisce per diffondersi, incontrare culture diverse e quindi ibridarsi, contaminarsi, mutare, dare luogo a forme sempre nuove: molto della storia recente – e della fortuna attuale – del tatuaggio è dovuto alla propensione europea a viaggiare ed esplorare, che ha portato gli Europei a scoprirlo nelle lontane isole polinesiane e a introdurlo in Occidente, ove è stato trasformato e – in seguito – rilanciato nelle nuove forme in ogni angolo del pianeta. Creando, in definitiva, un qualcosa di molto diverso da quanto era arrivato da quelle terre lontane.

Questi fenomeni di diffusione hanno avuto una forte accelerazione negli ultimi decenni, quando i processi di globalizzazione hanno di fatto “ristretto” il mondo, velocizzando i contatti e permettendo una circolazione di persone, merci, idee sempre più agevole e rapida.

Come vedremo, anche la diffusione ormai mondiale del tatuaggio – ma un tatuaggio occidentalizzato e che non a caso oggi prende il nome di *body-art* – segue le ben note logiche della globalizzazione, che tendono a standardizzare e a rendere vendibile ovunque qualunque cosa, materiale o immateriale, dal cibo al vestire, dalla musica fino appunto al disegnarsi la pelle: col risultato che, anche osservando un fenomeno apparentemente così marginale, possiamo avere un'ulteriore conferma dei processi in atto a livello globale, dall'affermazione ormai planetaria delle logiche del capitalismo occidentale alla uniformazione dei meccanismi economici, dalla tendenza a fare di tutto un bene di consumo fino agli scontri sempre più frequenti fra *local* e *global*.

Questo è l'aspetto che vogliamo approfondire in questa sede, lasciando a margine la lunga storia del tatuaggio e concentrandoci su come i processi globalizzanti stanno contribuendo a espandere in modo sempre più massiccio la pratica di disegnarsi la pelle in ogni angolo del pianeta, finendo per dare luogo a un “tatuaggio globalizzato”. Con tutto quello che ne segue e consegue, in termini di standardizzazione, banalizzazione, perdita degli originari significati.

2. L'approccio culturale allo studio geografico

Quanto abbiamo detto rimanda all'importanza di non perdere mai di vista nell'osservazione dei fenomeni che si svolgono sulla superficie terrestre la prospettiva culturale.

Nell'affrontare l'analisi di un tema complesso quale la globalizzazione, troppo spesso ci si limita a studiarne le manifestazioni economiche, siano esse gli sviluppi dei traffici che hanno di fatto azzerato il costo del trasporto, la costituzione di una rete finanziaria globale che interconnette ormai ogni angolo del pianeta o la circolazione dell'informazione, sempre più rapida e capace di rilanciare all'istante dati e notizie in ogni parte del mondo.

Si finisce così per dimenticare tutto il resto, ovvero quanto i processi di globalizzazione dipendano e al tempo stesso incidano su aspetti antropici meno evidenti ma non per questo meno importanti, quei caratteri riconducibili alla sfera culturale che costituiscono il primo e imprescindibile bagaglio di conoscenze e valori di qualsiasi gruppo umano e che di conseguenza – a ben riflettere – risultano precedere e al tempo stesso influenzare scelte ed azioni pratiche.

Paul Claval ha sottolineato magistralmente la basilarietà di tali aspetti, quando commenta che “les géographes s'attachaient hier aux aspect matériels, au hardware de l'activité des groupes humains. La géographie culturelle leur fait découvrir de leurs logiciel, de leur software” (Claval 1992, 32): proprio lo studio del software, delle “logiche di funzionamento” di popoli e gruppi umani, finisce così per diventare una tappa essenziale per comprendere quanto accade a livello concreto sulla superficie terrestre, dato che è da tali logiche che discendono scelte, tipi di approccio, risposte alle sfide. Sono i software, i “programmi installati” in ciascun gruppo umano, che creano la specificità dell'*hardware*, ovvero il complesso delle azioni materiali che quel gruppo umano contrappone alle sollecitazioni di ciò che lo circonda.

La ben nota *Weltanschauung*, la complessa “visione del mondo” che ogni società umana si crea e che, in ultima analisi, costituisce il sistema dei valori profondi fondanti ciascuna cultura.

Ed eccola la parola al centro delle nostre riflessioni: cultura, termine apparentemente semplice ma sul significato del quale studiosi di ogni disciplina ragionano da decenni senza riuscire a darne una definizione soddisfacente. Probabilmente, è ancora Claval, uno dei padri della Geografia Culturale novecentesca, che riesce a trovarne una delle spiegazioni migliori, sostenendo che per cultura si può intendere “la somma dei comportamenti, delle abilità, delle tecniche, delle conoscenze e dei valori accumulati dagli individui nel corso della vita e, su

un'altra scala, dall'insieme dei gruppi di cui fanno parte” (Claval 2002, 49).

La visione di Claval – e in generale degli studiosi del secondo Novecento – compie un passo in avanti rispetto a quanto proposto agli esordi della disciplina che, come testimoniano le riflessioni di Carl Sauer, fondatore della Scuola di Berkeley, limitava la sua attenzione all'osservazione degli aspetti materiali imputabili alla dimensione culturale: secondo Sauer, infatti, la Geografia Culturale “directs its attention to those elements of material culture that give character to area” (Sauer 1931, 621).

Diventano quindi oggetto di analisi non solo le manifestazioni territoriali discendenti dai caratteri culturali dei gruppi umani che le costruiscono (il riferimento primo è al paesaggio) ma anche tutti quegli aspetti immateriali e non visibili che stanno a monte e che fanno appunto parte del bagaglio culturale dei vari popoli. Così che la Geografia Culturale allarga il proprio campo di analisi all'osservazione delle differenze fra i popoli – e conseguentemente delle diverse forme di organizzazione dello spazio e dei diversi modi di “vivere” il territorio – in merito alle manifestazioni culturali.

Questa svolta affianca ai classici studi sugli aspetti spaziali della cultura (si pensi ai molti lavori sul paesaggio, sulle forme di agricoltura, sul modo di costruire e insediarsi) nuovi filoni di analisi, volti a indagare anche quei tratti culturali immateriali (credenze e riti, forme di alimentazione e modi di abbigliarsi, modalità di espressione e di comunicazione, concezione e interpretazione del proprio ambiente, modelli di organizzazione sociale interna ai gruppi) i quali, proprio per le loro implicazioni spaziali, solo apparentemente esulano dall'indagine geografica.

3. Il tatuaggio: millenaria pratica culturale in costante risemantizzazione

Se è quindi possibile – e anzi auspicabile – un'osservazione del mondo che tenga conto anche dei fenomeni immateriali ascrivibili alla sfera culturale, è anche interessante analizzare come gli stessi mutino nel tempo e nello spazio e vengano usati da popoli e gruppi umani in modi talora diversissimi, a seconda di quelle che sono le esigenze particolari che essi sentono come prioritarie in un certo momento della loro storia.

In questo senso, una delle manifestazioni culturali più particolari è sicuramente la pratica di disegnarsi la pelle, il tatuaggio, la cui origine si perde nella notte dei tempi e che da millenni accompagna popoli di ogni epoca, luogo e cultura, mutando in continuazione il proprio ruolo e le proprie finalità (Fig. 1).

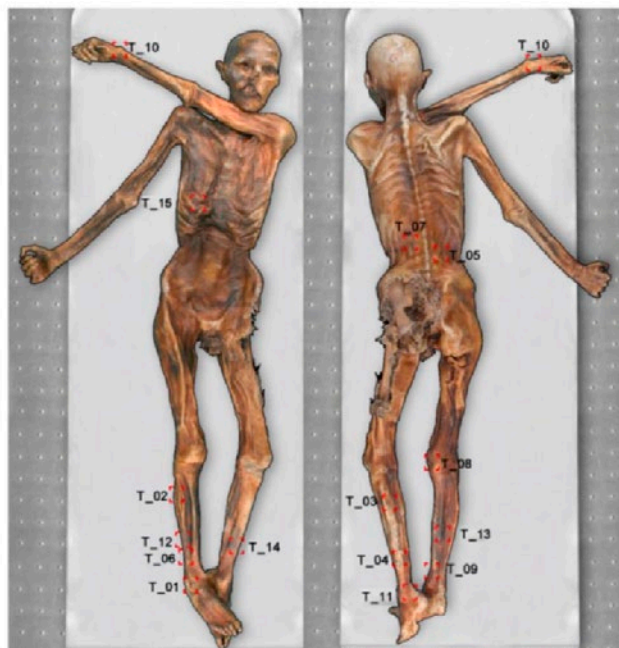


Figura 1. I tatuaggi dell'Uomo del Similaun, vissuto probabilmente nel IV millennio a.C. Fonte: Deter-Wolf et al. 2016, 22.

Come abbiamo già ricordato, osservando come il tatuaggio è stato declinato presso i vari gruppi umani, ci accorgiamo che esso è sempre servito a un unico scopo, ovvero a trasmettere informazioni: quello che è interessante – però – è che nel corso della storia esso è stato utilizzato per comunicare le informazioni più disparate; nella sua plurimillenaria storia¹ esso ha mostrato lo *status* sociale dei membri di una comunità o la devozione alle divinità, la seduzione femminile o l'esclusione dalla società di chi si rendeva colpevole di comportamenti devianti; similmente ha comunicato l'appartenenza a un gruppo o istanze di ribellione, informazioni collettive o manifestazioni del singolo individuo. Fino a giungere ai nostri tempi nei quali appare un qualcosa legato alla sfera estetica e utilizzato per trasmettere informazioni non sociali ma personali: infatti, se in passato nella quasi totalità dei casi, la pratica di disegnare la pelle aveva un significato collettivo, veicolando notizie chiare e inequivocabili sul ruolo di ogni individuo all'interno di un gruppo, nel mondo contemporaneo essa è usata come mezzo di espressione individuale, finendo per creare una molteplicità di alfabeti e sintassi non comprensibili immediatamente

¹ Non possiamo in questa sede ripercorrere la storia del tatuaggio: sull'argomento si vedano Gilbert (2000), Rush (2005), Mc Comb (2015) senza dimenticare uno degli studi più datati ma più interessanti, ovvero quello di Hambly del 1925.

in quanto non più rifacentisi a un intero *corpus* sociale. Paradossalmente, oggi bisogna chiedere al possessore il significato di un tatuaggio e questo è assurdo se si pensa al ruolo che esso tradizionalmente possedeva in passato, ovvero comunicare in modo immediato un messaggio all'intera collettività.

Come succede a tutte le manifestazioni culturali, anche la pratica di disegnarsi la pelle subisce nel tempo una serie di profonde risemantizzazioni: ogni gruppo umano, ogni epoca ha usato questo strumento di comunicazione per esprimere quanto era sentito prioritario per quella comunità, in un continuo mutamento di finalità e sintassi.

L'aspetto più macroscopico che interessa le società contemporanee è dato dai processi di globalizzazione, che nel giro di pochissimi decenni hanno investito ogni angolo del pianeta, interconnettendolo a tutti i livelli e finendo per plasmare un'organizzazione territoriale nella quale i limiti spazio-temporali appaiono sempre meno vincolanti: e, come tutte le manifestazioni culturali, anche il tatuaggio non è esente dalle sollecitazioni originate da tali processi, finendo, di conseguenza, per evolvere e adeguarsi ad esprimere quelli che di volta in volta sono i mutati caratteri delle società in cui si manifesta.

L'analisi sul tatuaggio può essere condotta su un doppio livello, uno più culturale e l'altro maggiormente orientato verso la componente spaziale: nel primo caso, è prediletta l'osservazione di come esso muta in risposta alle nuove esigenze sociali e culturali e, in particolare, a quelle innescate dai processi globalizzanti. Nel secondo caso, l'accento è posto su come la globalizzazione incide sulla diffusione spaziale di tale pratica e in quali modi essa assorbe, trasforma e rimanda in tutto il pianeta il tatuaggio.

La pratica di disegnarsi la pelle, pur presente in varie epoche anche presso alcuni popoli europei, rimane comunque qualcosa di sostanzialmente marginale nel Vecchio Continente, ove arriverà solamente a seguito delle esplorazioni condotte in età moderna negli arcipelaghi del Pacifico. Giunta in Europa, essa viene velocemente assimilata dalle culture locali, adeguandosi ai continui mutamenti socioeconomici da esse palesati nel corso del XIX e del XX secolo: inizialmente assurtto a vizzo esotico dalle *élites* continentali, per imitazione viene ben presto adottato anche dai ceti più popolari, perdendo raffinatezza e qualità e finendo per diventare espressione proprio delle classi meno abbienti. Anche a seguito degli studi di Cesare Lombroso (e complice l'uso che ne fece il regime nazista durante la *Shoah*), ancora nel secondo '900 al tatuaggio è associata una sorta di "natura maledetta", che ne spingerà il rifiuto da parte della borghesia e lo confinerà ad ambienti marginali se

non addirittura devianti²: d'altro canto, proprio questa sua caratterizzazione negativa ne farà un linguaggio perfetto per le spinte contestatrici che esploderanno in Occidente a partire dagli anni '60. L'insoddisfazione verso una società occidentale risorta dopo le distruzioni belliche, ma percepita come dedita esclusivamente al consumismo e solo apparentemente moderna, porta ai turbolenti decenni della contestazione, che mettono in dubbio i valori tradizionali proponendo nuove istanze quali il pacifismo, la difesa dell'ambiente, i diritti delle donne e delle minoranze e soprattutto mettendo sempre più al centro della società l'individuo.

“Il corpo diventa uno dei territori elettivi di protesta sociale” (Castellani 2014, 115), con il tatuaggio che si dimostra un mezzo di comunicazione perfetto per promuovere tali istanze: la sua carica ribelle e soprattutto il suo essere un qualcosa di indelebilmente fissato sulla pelle sposano alla perfezione la forza e il radicalismo della contestazione di quegli anni.

Contemporaneamente, il lavoro di molti tatuatori, con uno spettacolare miglioramento tecnico-artistico, e l'interessamento dello *star-system*, pronto a fare proprie molte rivendicazioni della contestazione, portano ben presto il tatuaggio a diventare alla moda, sempre più accettato e praticato da fasce più ampie di popolazione. Senza dimenticare, poi, la crescente importanza dei *media*, la cui penetrazione nella società cresce e diventa sempre più invasiva (Walzer, Sanjurjo 2016). E la popolarità del tatuaggio esplode e cresce anche quando le spinte alla contestazione iniziano a perdere forza: complici i molti obiettivi raggiunti e la consapevolezza dell'irrealizzabilità di altri, a emergere è sempre più lo spirito individualista dell'Occidente, ove meno conta la collettività (e il desiderio di cambiarla) e tutto appare rivolto alla sfera personale. La relativizzazione della cultura occidentale molto spesso procede in ossequio al binomio individualismo-consumismo, con i grandi ideali collettivi che perdono importanza e interesse.

E il tatuaggio si risemantizza per l'ennesima volta, diventando stavolta un mezzo di comunicazione di sé e solo di sé³ (Boszorád 2019): le sintassi si complicano e si

moltiplicano in una babele di significati e i disegni non evidenziano più il ruolo del singolo all'interno di una collettività ma “rendono visibile l'interiorità di un individuo e le sue prese di posizione rispetto al mondo e ai suoi cambiamenti” (Castellani 2005, 10).

A ben riflettere, è notevole la risemantizzazione che la pratica di disegnarsi la pelle ha attraversato nel corso dei decenni recenti e allo stesso tempo appare evidente come essa abbia seguito tutti i grandi cambiamenti sociali e culturali che hanno investito le società occidentali, ponendo ancora una volta l'accento su come le diverse manifestazioni culturali mutino e si adeguino alle evoluzioni delle culture che ne fanno uso.

Il tatuaggio è giunto in Occidente in tempi recenti ma la cultura occidentale ne ha rapidamente fatto qualcosa di proprio, adeguandolo a valori ed esigenze in essa radicati e mutandolo: quella che oggi chiamiamo *body-art* è, in realtà, qualcosa di lontano dall'originario tatuaggio etnico, di cui sopravvivono motivi e disegni ma che per il resto è stato svuotato dai significati che possedeva. Semplicemente si sono create altre sintassi e i singoli componenti dell'alfabeto sono stati via via riassemblati per creare qualcosa di diverso.

Spesso i “puristi” del tatuaggio parlano di snaturamento e di appropriazione da parte dell'Occidente di aspetti culturali “rubati” a civiltà diverse: a ben pensare, però, questo è quanto accade sempre in occasione dei contatti fra civiltà e ogni volta caratteri culturali esogeni vengono assimilati, rielaborati, adeguati al proprio sistema culturale.

L'Occidente – semmai – proprio grazie a un sistema culturale particolarmente aperto ha realizzato questo all'ennesima potenza, giungendo a fare di un tratto a esso esogeno non solo un qualcosa di proprio ma anche a riesportare in tutto il mondo le grandi rielaborazioni che di tale tratto ha fatto.

E qui entra in gioco la globalizzazione.

4. L'epoca d'oro del tatuaggio: la nascita della *body-art*

Semplificando al massimo, è indubbio che oggi il modello occidentale sia la base sulla quale avvengono le evoluzioni del mondo contemporaneo: anche se negli ultimi decenni le economie emergenti, soprattutto asiatiche, sembrano sempre più prendere in mano le redini della crescita, resta il fatto che anch'esse agiscono all'interno di un sistema di chiara matrice occidentale. Culture lontanissime dall'Occidente hanno rapidamen-

² Molto affascinante è la storia del tatuaggio criminale, usato in diverse parti del mondo come vero e proprio linguaggio interno a organizzazioni di malavitosi (dalla Camorra alla *Yakuza* giapponese alle *gang* latine negli Stati Uniti) o nelle carceri: articolatissimo era, ad esempio, il tatuaggio criminale russo, che constava di un alfabeto ricchissimo di disegni e simboli atti a comunicare il ruolo del singolo individuo all'interno delle gerarchie criminali o a raccontare la propria vita malavitosa, dal tipo di reati commessi agli anni di carcere scontati e via dicendo (Baldaev, Murray 2006-2009).

³ “Il tatuaggio contemporaneo appare una delle massime espressioni di una società aperta e votata all'individualismo più spiccato ed esplicito: è una sorta di rivendicazione del proprio essere individuo, è un segno che

sottolinea l'unicità di sé, è un affioramento sulla pelle di quello che si ha dentro” (Macchia, Nannizzi 2018, 145-146).

te mutuato, non senza difficoltà e tensioni, i modelli capitalistici sviluppati durante molti secoli dalle società europee. Basta osservare come cambiano velocemente le metropoli dei Paesi emergenti: più cresce il livello di sviluppo e maggiore è l'integrazione nei circuiti globali, più le città si adeguano al modello spaziale occidentale, organizzato attorno al *Central Business District*, cuore delle funzioni urbane, fatto di edifici sviluppati in altezza, di sistemi di comunicazione moderni, di spazi destinati al commercio, alla finanza, all'amministrazione.

Le società occidentali da secoli hanno sviluppato alcuni caratteri culturali che hanno consentito la predominanza globale del modello in esse nato e la sua diffusione a livello mondiale: accanto a uno spirito speculativo e scientifico, che ha permesso una continua evoluzione di tecniche, modi di produzione, forme di organizzazione economica e sociale, spiccano in particolare due aspetti tipicamente occidentali, la decisa apertura verso l'esterno e la capacità di dominare lo spazio.

Lo spirito di apertura e la predisposizione ad accogliere quello che arriva dall'esterno consente di recepire opportunità e spunti di evoluzione originati altrove, opportunità che vengono assorbite e riadattate al proprio sistema culturale. La capacità di dominare lo spazio, a sua volta, proietta l'Occidente al di fuori dei propri confini e fin dall'antichità fa sì che esso esporti se stesso nel resto del mondo.

Soprattutto su questi cardini sembra essersi realizzata la penetrazione del modello occidentale in ogni angolo del pianeta: e se questo è avvenuto principalmente in campo economico, tecnologico e scientifico, è indubbio che tali processi toccano anche gli aspetti culturali, dal modo di vestire al modo di costruire, dall'alimentazione agli stili di vita fino ad arrivare alle architetture sociali e alla stessa *Weltanschauung*.

Anche se non più come nei decenni passati, quando le élites di molti Paesi extraeuropei ambivano a vivere all'occidentale e cercavano di adeguarsi in tutto e per tutto a quanto arrivava da Parigi, Londra o New York, basta viaggiare in qualunque angolo della Terra per rendersi conto di come il modello culturale occidentale sia ormai pregnante e talora dominante: sarebbero molti gli esempi che potremmo fare, dai *business men* di tutto il mondo, che vestono comunque come nella *City* di Londra, agli alberghi delle grandi catene, che a Pechino, Nairobi o Quito offrono la stessa cucina internazionale; dal comparto della moda, che vede i canoni di eleganza nell'indossare abiti alla francese o all'italiana, fino al turismo internazionale, che presenta ormai un simile modo di fruizione del viaggio uguale in ogni contesto.

Molto di questo è dovuto all'altro carattere che possiamo osservare nella cultura occidentale, ovvero

la sua spiccata propensione a dominare lo spazio, che già Friedrich Ratzel oltre un secolo fa riconobbe nella sua *Anthropogeographie* come *condicio sine qua non* per qualunque tentativo di successo da parte di un gruppo umano nella sua continua sfida all'ambiente naturale. E i popoli europei da millenni si caratterizzano per una continua spinta al viaggio e all'esplorazione e per una ricerca mai sopita di nuove opportunità di scambio e di crescita.

La sinergia fra questi tratti culturali insiti da secoli in quella che oggi chiamiamo civiltà occidentale è stata probabilmente una delle principali cause della diffusione globale di tutti quei caratteri che ormai riconosciamo in ogni regione della Terra, caratteri che, lungi dal limitarsi alle sole questioni economiche, interessano tutti gli ambienti della vita dell'Uomo: e il tatuaggio non fa eccezione.

Dopo più di un secolo di costante permanenza in Occidente, la pratica di disegnarsi la pelle è stata radicalmente rielaborata, allontanandosi da quello che era il tatuaggio etnico da cui discende: nuovi usi, nuove finalità, nuove tecniche di realizzazione hanno reso tale pratica ormai occidentale, atta – cioè – ad esprimere quelle che sono le esigenze e le caratteristiche delle società che l'hanno accolta.

Anche a una prima osservazione si nota la lontananza fra quello che era il tatuaggio nelle culture tradizionali e quella che è la *body-art* praticata in Occidente: al di là delle differenze tecniche, nelle prime la priorità assoluta era il messaggio veicolato, visto che i segni sulla pelle servivano a fissare il ruolo del singolo all'interno della collettività; il tatuaggio contemporaneo, invece, relativizza e soprattutto individualizza il messaggio, concentrando in particolare sull'estetica del disegno. Oggi siamo propensi a giudicare bello un tatuaggio realizzato bene, tecnicamente e artisticamente, a prescindere dal messaggio che esso vuole comunicare. Conta molto meno l'alfabeto usato e nemmeno siamo più in grado di cogliere i significati originari che hanno i vari segni ripresi dal tatuaggio tradizionale: oltre alla assoluta relativizzazione dell'alfabeto, che ognuno usa per esprimere qualcosa di personale e quindi in modo continuamente diverso, a essere importante è sempre più il valore estetico del disegno e spesso chi porta sulla pelle una creazione di un tatuatore famoso la sfoggia così come ostenterebbe un monile prezioso o un capo di alta moda.

Ma è interessante soprattutto osservare come questo "nuovo" tatuaggio occidentalizzato sia stato rapidamente esportato in tutto il mondo: è difficile stimare la diffusione del tatuaggio, fenomeno di per sé statisticamente sfuggente sul quale esistono poche indagini che comunque non coprono l'intero panorama mondiale e portano a una sottostima del fenomeno.

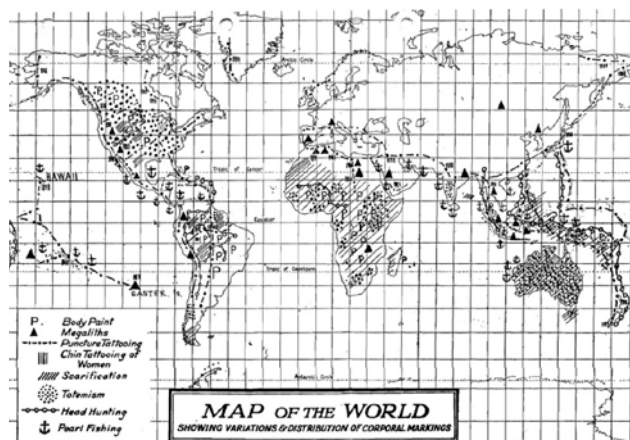


Figura 2. La distribuzione geografica delle modificazioni corporali secondo Hamby. Fonte: Hamby 1925, 348.

Se nemmeno un secolo fa, la pratica del disegno sulla pelle era diffusa prevalentemente al di fuori delle società occidentali, limitandosi alle culture tradizionali (Fig. 2), oggi succede l'esatto contrario.

I dati sono scarni ma da alcune indagini si riesce a sapere che negli Stati Uniti circa una persona su tre ha almeno un tatuaggio, con percentuali superiori per la classi di età più giovani e per il sesso femminile, ormai appassionato di tatuaggi più di quello maschile (www.statista.com). Conseguentemente, è enorme il giro di affari generato dalla *body-art* e, secondo alcuni studi di mercato, "l'industria multimilionaria che conosciamo oggi" (Mc Comb 2015, 95) impiegherebbe oltre 50 mila lavoratori, portando introiti stimati per il 2017 in oltre due miliardi di dollari, valore peraltro in costante crescita negli ultimi anni (www.ibisworld.com).

Ritroviamo una simile diffusione anche nelle altre principali regioni anglosassoni extraeuropee (Canada, Australia, Nuova Zelanda) mentre in Europa sono soprattutto i Paesi più sviluppati a mostrare una forte propensione verso la *body-art*: Regno Unito, Francia, Paesi Scandinavi, Benelux, Svizzera, Germania e la stessa Italia presentano percentuali di popolazione tatuata molto vicine a quelle statunitensi con la Spagna che, partita in ritardo, sta vedendo una rapidissima crescita del fenomeno. Più indietro sono i Paesi dell'Europa Orientale, Russia compresa, ove lo sdoganamento del tatuaggio, tuttora spesso associato alla criminalità, non è del tutto realizzato e, probabilmente, il recente reinserimento economico e culturale nel sistema occidentale non risulta ancora completo.

Gli Italiani stanno dimostrando una vera e propria passione per la *body-art*: la domanda di tatuaggi, in costante crescita, ha stimolato un'offerta di tutto rispet-

to, con un gran numero di tatuatori, talora veri e propri artisti capaci di realizzare opere che per raffinatezza non hanno niente da invidiare ai tatuatori statunitensi o inglesi. Secondo l'indagine condotta dall'Istituto Superiore di Sanità (ISS) nel 2015, nel nostro Paese circa il 13% della popolazione è tatuato, percentuale che cresce per le donne e le classi di età più giovani. Diffuso uniformemente in tutte le fasce socioeconomiche, il tatuaggio appare più radicato nelle regioni settentrionali, ove si concentra oltre il 60% delle imprese registrate (la sola Lombardia ne possiede da sola circa un quarto)⁴. Se a questo aggiungiamo le circa 70 manifestazioni dedicate al tatuaggio in tutto il Paese, risulta ancora più chiaro come la *body-art* sia ormai entrata a pieno titolo fra i caratteri culturali degli Italiani.

Fuori dall'Occidente, la situazione è diversa: in breve, ciò che emerge è che il tatuaggio mostra una diffusione (e prima ancora un'accettazione) strettamente legata alla penetrazione (e all'accettazione) dei valori culturali occidentali nei vari contesti⁵. Israele, ad esempio, Paese comunque dalla forte anima occidentale, presenta una passione per la *body-art* del tutto simile a quella appena vista. Altra è la situazione nel mondo latinoamericano, ove il terreno culturale, occidentale ma declinato in chiave iberica, rende meno facile la diffusione della *body-art*: ciò nonostante, il tatuaggio sta rapidamente diffondendosi soprattutto nei Paesi più progrediti (Argentina, Brasile, Cile, Messico, Uruguay), nei quali la popolazione più giovane e le fasce più progressiste della società stanno portando avanti un netto sdoganamento della pratica. Simili caratteristiche emergono anche nelle altre regioni a sviluppo intermedio: in India e nei Paesi Asiatici emergenti, nei quali il tatuaggio appare sempre più diffuso fra la popolazione giovane e urbana e in generale fra quei settori della società più inclini ad accettare stili di vita occidentali e moderni.

Ed è proprio osservando la situazione in questi contesti che torniamo alle considerazioni precedentemente accennate, ovvero alla percezione, ormai diffusa a livello globale, della natura assolutamente occidentale del tatuaggio contemporaneo e al ruolo di cartina tornasole che la *body-art* possiede per comprendere molto dei processi di occidentalizzazione e globalizzazione in atto.

⁴ Secondo il Registro delle Imprese, nel 2018 le ditte denunciate erano poco meno di tremila ma c'è da ricordare il serio problema dell'esercizio abusivo della professione visto che, secondo l'indagine dell'ISS, il 13,4% delle persone ha dichiarato di essersi tatuato in centri non autorizzati.

⁵ Chiaramente, è forte anche la correlazione con i livelli di sviluppo e di reddito, dato che ovviamente un qualcosa di voluttuario come il tatuaggio risulta più diffuso nei Paesi nei quali la popolazione ha un buon tenore di vita. Questo spiega in parte come fra le aree ove la *body-art* è meno diffusa ci sia il poverissimo Continente Africano.

Il tatuaggio – ormai – è diventato uno dei simboli più evidenti dell'Occidente e dei valori che esso porta con sé: per questo esso è una delle prime vittime dell'azione repressiva di chi contesta e rifiuta la *Weltanschauung* occidentale.

5. Tatuaggio, simbolo di Libertà

Come accennato, in alcuni contesti culturali l'accettazione di quanto arriva dall'Occidente appare parziale e limitata – spesso – alle sole questioni economiche: indubbiamente, il modello economicamente vincente è quello capitalistico sviluppato proprio in Occidente e anche i Paesi culturalmente da esso più lontani hanno dovuto adeguare i propri sistemi produttivi al contesto globale dominante. Emblematici sono i Paesi Asiatici, i cui recenti travolgenti sviluppi sono stati resi possibili dall'inserimento totale nelle logiche di mercato che governano i processi di globalizzazione: Paesi come Taiwan, Malesia, Indonesia o – più recentemente – Vietnam e la stessa Cina hanno sfruttato il loro bassissimo costo del lavoro per diventare competitivi all'interno del sistema globale nel quale, dopo il crollo dei costi di trasporto, diventa determinante proprio il prezzo della manodopera. E lo stesso avevano fatto decenni prima anche le due economie più sviluppate dell'area, ovvero il Giappone e la Corea del Sud.

Il fatto però che questi Paesi abbiano sposato le logiche economiche occidentali non significa automaticamente una loro adesione acritica e totale al complesso dei caratteri culturali provenienti dall'Occidente che anzi, molto spesso, non vengono accettati dalle culture locali: e fra questi caratteri, il tatuaggio è uno dei primi a essere messo sotto osservazione e colpito.

Probabilmente, ancora una volta è la sua natura legata al desiderio di ribellione e alla voglia di rompere gli schemi sociali dominanti a renderlo così pericoloso agli occhi di quelle culture e di quei regimi che conservano una visione critica nei confronti dell'Occidente e dei suoi valori. Chiaramente, esula dalla nostra discussione l'analisi delle motivazioni profonde che hanno portato ai recenti fenomeni di rifiuto – anche violento – dell'occidentalizzazione da parte di molti contesti culturali: probabilmente, però, ha ragione Claval quando sostiene che tali contesti si sono resi conto di come l'accettazione *sic et simpliciter* dell'occidentalizzazione non ha portato automaticamente al raggiungimento del benessere e dello sviluppo ammirati nei Paesi Occidentali. E questo ancora una volta perché è diversissimo il *background* culturale fra l'Occidente, ove società e cultura hanno proceduto di pari passo con i grandi cam-

biamenti economici, e Paesi molto lontani, nei quali l'occidentalizzazione otto e novecentesca appare calata dall'alto e innestata precariamente su un terreno sociale e culturale tradizionale e spesso ancorato a valori antitetici rispetto a quelli occidentali (Claval 2002, 281-289).

E il tatuaggio, che nel frattempo in Occidente ha perso quasi del tutto la sua carica di ribellione, diventando uno strumento di comunicazione intima quando non addirittura un mero accessorio estetico, in altri contesti è ancora percepito come rivoluzionario e destabilizzante l'ordine tradizionale e questo su due diversi piani, quello individuale e quello collettivo: il primo rimanda al fatto che il disegnarsi la pelle sia un mezzo per rimarcare la propria individualità ed esprimere in modo netto e inequivocabile la propria visione del mondo, distinguendosi dalla collettività e ribadendo il proprio valore come singolo individuo. E se questo in Occidente è accettato – e anzi fa parte del bagaglio culturale più profondo che vede la società fondata sul valore della libertà individuale – diverso è quanto accade in società dominate da sistemi di valori collettivi, di stampo sia religioso che politico. In questi contesti, l'individuo che si pone al di fuori del gruppo finisce per apparire destabilizzante e per proporre una deflagrante opposizione allo *status quo*. Sul piano sociale, poi, la *body-art* viene percepita come simbolo di quel complesso di valori che sta alla base della civiltà occidentale, valori talora opposti a quelli che molte culture tradizionali tentano disperatamente di preservare: “la *body-art* come il rock e lo star-system, la moda occidentale e i fast-food, l'emancipazione femminile e la libertà per le persone omosessuali, è ormai sinonimo di Occidente e, così come viene accettata in quei contesti nei quali il modello occidentale è dominante, allo stesso modo viene rifiutata e osteggiata nelle situazioni opposte.” (Macchia, Nannizzi 2018, 206-207).

Non stupisce, quindi, il rifiuto e l'opposizione anche repressiva da parte di molti regimi nei confronti della *body-art*, paradossalmente anche in quei contesti nei quali, in passato, esistevano tradizionali forme di tatuaggio: questo accade in particolare nei Paesi Islamici, ove succede (come in Iran) che il tatuaggio venga definito *too western* o addirittura *devil worship* e persino capi di stato, come il turco Erdogan, dichiarino che esso è “an attack on Turkey's secular principles” (Mazzafiore 2014).

Anche in Estremo Oriente la *body-art* viene avvertita come un qualcosa capace di minare la stabilità sociale tradizionale, portando avanti istanze di libertà individuale e rivendicazione di diritti civili inaccettabili: in Cina sono numerosi i casi di censura nei confronti di personaggi pubblici sul mostrare i propri tatuaggi (Fig. 3) anche se negli ultimi anni la diffusione della *body-art*, soprattutto in ambito giovanile e metropolitano, appare



Figura 3. Calciatore cinese con i tatuaggi a sinistra scoperti nel gennaio 2018 e a destra coperti nel marzo 2018. Fonte: Connor 2018.

inarrestabile mentre più particolari e legati all'associazione ancora forte fra tatuaggio e criminalità sono gli atteggiamenti negativi tutt'oggi largamente diffusi nei confronti della *body-art* presenti nei due Paesi Asiatici più occidentalizzati, ovvero il Giappone e la Corea del Sud.

In letteratura sono stati analizzati molti di questi casi, che sottolineano il rapporto ancora controverso che lega molte culture orientali alla diffusione della *body-art* di matrice occidentale: se presso i Tamil dello Sri Lanka si avverte un netto contrasto generazionale, con la popolazione più anziana che considera il tatuaggio legato a scopi rituali e non accetta la scelta delle giovani generazioni che si orientano a una declinazione *fashion* e quindi occidentale di questa pratica (Reweathy, Linajah 2019), e un simile atteggiamento emerge anche presso alcune minoranze interne alla Cina (Davey, Zhao 2019), molto più complessa appare la situazione in Giappone, ove i rapporti decisamente contrastanti fra la cultura tradizionale e il tatuaggio coinvolgono aspetti ben più profondi di quelli semplicemente legati ai *gap* generazionali (Yamada 2009). Nonostante, come accade in tutto il mondo, “the fascination with the West, especially US culture, has increased the popularity of tattoos” (Yamada 2019, 322-323) portando di conseguenza a un *boom* del tatuaggio di matrice occidentale soprattutto fra i giovani, una larga parte di popolazione associa ancora la pratica di disegnarsi la pelle con la devianza, in particolare quella legata alla famigerata *Yakuza*, il noto universo della criminalità organizzata giapponese che per molti aspetti ricorda le mafie occidentali. E si crea questa particolare dicotomia fra i tatuatori tradizionali che – proprio per il loro essere spesso accostati alla criminalità – tatuano in modo quasi segreto, con procedure e ritualità molto rigide che sopravvivono da secoli, e i nuovi esponenti della *body-art* contemporanea, il cui

operare – di contro – è lo stesso dei colleghi europei o nordamericani.

Ma, anche in una cultura decisamente forte come quella giapponese, a emergere è ancora una volta la pervasività e l'invasione dei processi globalizzanti che – come abbiamo ricordato – hanno come risultato quello di diffondere ovunque una cultura di stampo comunque occidentale: “Japanese traditional tattoos designs, ironically, are imported to Japan now in reverse, appearing as the one-point tattoo” (Yamada 2019, 325).

Anche in questo si coglie il notevolissimo ribaltamento semantico che la mediazione occidentale ha impresso alla millenaria pratica di disegnarsi la pelle, che nasce originariamente come espressione di un'intera collettività nella quale il singolo individuo ha un ruolo preciso e stabilito ma che – una volta giunto in Occidente – si evolve fino a diventare esattamente l'opposto, ovvero una delle manifestazioni più evidenti della predominanza del singolo sul *corpus* sociale e – in definitiva – di quei valori di libertà personale e di democrazia che sono alla base della cultura occidentale.

Per cui forse non è errato affermare che il tatuaggio ormai simboleggia l'Occidente e la sua cultura.

6. Il tatuaggio, fenomeno globale

Ma il tatuaggio contemporaneo è un prodotto dell'Occidente anche per un altro aspetto, non legato a questioni culturali ma economiche. Abbiamo già ricordato l'enorme successo che la pratica di disegnarsi la pelle sta avendo in tutto il mondo, ove ormai milioni di persone hanno scelto di tatuarsi e le attività dei tatuatori danno vita a un giro di affari miliardario.

E anche questa è una caratteristica tipica del capitalismo occidentale, la capacità cioè di fare dei caratteri culturali un *business* che soddisfi le logiche di mercato: la mediazione europea e nordamericana di questa antica pratica, esogena alla cultura occidentale e originariamente usata per scopi sociali se non addirittura “istituzionali”, ha fatto del tatuaggio un apprezzatissimo fenomeno di moda che, come tutti i fenomeni di moda, ha finito per creare quel mercato miliardario cui facevamo cenno.

Contemporaneamente, i processi di globalizzazione hanno diffuso ovunque il “nuovo” tatuaggio: anch'esso, così, è entrato a far parte della nutrita schiera di prodotti, abitudini, idee, stili di vita che si diffondono e vengono venduti a livello globale, diventando – al pari della moda, dello spettacolo, dei comportamenti – fenomeni mondializzati. La *body-art* è ormai, di fatto, assimilabile alle creazioni dei grandi stilisti della moda o alla musi-

ca di Lady Gaga, alla fortuna di “nuove” festività come *Halloween* o alle più recenti tendenze *fusion* in campo culinario. Ormai anch’essa è del tutto globalizzata. E, al pari degli altri fenomeni, anch’essa usa i tipici canali di diffusione della globalizzazione, ovvero i *media* e il loro agire in tempo reale in ogni angolo del pianeta.

Anche osservando la diffusione della *body-art*, si comprende come i processi globalizzanti stiano creando un mondo molto diverso rispetto a quello conosciuto solo pochi decenni addietro, un mondo caratterizzato da aspetti ibridi e sincretici, ove tratti provenienti da culture diverse si mescolano e mutano, un mondo comunque governato da logiche in larga misura riconducibili alla cultura economicamente dominante, ovvero quella occidentale e – in particolare – statunitense. Probabilmente, nonostante la disillusione che ha investito molte culture che non sono riuscite ad inserirsi definitivamente nel mondo che conta, per certi versi sussiste ancora “il fascino esercitato dalla civiltà occidentale” (Claval 2002, 263), anche se si tratta di un fascino molto meno sociale e culturale e ben più declinato in chiave di mercato e di consumi.

Anche nel caso del tatuaggio si ripropone, inoltre, quella dicotomia fra *global* e *local* che caratterizza molti aspetti della diffusione mondiale dei caratteri culturali: il *global* quando entra in contatto col *local* o lo ritiene inaccettabile, e quindi lo marginalizza lasciandolo a livello “etnico”, o se ne appropria però mutandolo, adeguandolo ai propri canoni, “addomesticandolo” – potremmo dire – e in fondo snaturandolo nel profondo e svuotandolo dei caratteri originari.

Questo è avvenuto anche al tatuaggio, assorbito dall’Occidente e dalla sua forza globalizzante e radicalmente trasformato: ormai possiamo vedere in tutto il mondo tatuaggi molto simili e che ricordano – ma solo formalmente – gli originali disegni tribali e i simboli usati nelle antiche culture ma che non sono più inseriti in quell’alfabeto di valori che esisteva in quelle culture e che si traduceva appunto nell’alfabeto di simboli oggi popolarissimo ma assolutamente decontestualizzato.

Gli alfabeti incisi sulla pelle delle antiche popolazioni pacifiche o asiatiche sono diventati parte di un alfabeto globale, che semplicemente è qualcosa di altro rispetto alle declinazioni originarie e non necessariamente “peggiore”: resta comunque il fatto che il tatuaggio etnico finisce per soccombere assieme alle culture che lo usano, sopravvivendo solamente presso gruppi particolarmente isolati, come nel caso dei Kalinga, persi fra le impervie montagne dell’isola di Luzon nelle Filippine, o di alcuni popoli Inuit che abitano le aree più settentrionali dell’Artico americano.

Più spesso, nel caso di regioni meno inaccessibili, l’azione del *global* sul tatuaggio etnico finisce per esse-



Figura 4. L’anziana Ma Aung Seim accanto alla nipote Yi Yi. Fonte: Styles, Lafforgue 2015.

re devastante: talora sono gli stessi appartenenti a quelle antiche civiltà che avvertono il proprio *background* culturale come un *handicap* per potersi inserire nelle logiche del mondo che conta e fra i primi aspetti a essere abbandonati spesso c’è proprio la pratica di disegnarsi la pelle, che diventa simbolo di arretratezza anche per il suo carattere spesso invasivo, come nel caso dei tatuaggi facciali usati in molte culture del Pacifico.

E sono soprattutto le giovani generazioni ad abbandonare le tradizionali pratiche di tatuaggio: “the younger people are increasingly reluctant to be inked for fear of ridicule” (Styles, Lafforgue 2015) mentre al contempo accettano sempre più entusiasticamente la nuova *body-art* che li avvicina ai loro coetanei europei o statunitensi⁶. Col risultato di un drammatico *gap* generazionale⁷, che spacca in senso verticale questi gruppi umani allontanando i giovani dal loro passato e dalle generazioni più anziane: a titolo di esempio, segnaliamo il caso di due donne, nonna e nipote, appartenenti a un piccolo popolo di una zona remota del territorio birmano. Mentre la nonna sfoggia il suo elaborato e invasivo tatuaggio facciale, la nipote ha scelto soluzioni meno invadenti, evitando il tatuaggio permanente (Fig. 4).

⁶ “There are many young people who show some types of tattoos although they have little to do with traditional one and more – on the other hand – with the present globalization processes” (Marti 2010, 5).

⁷ Il *gap* generazionale, comunque, interessa la *body-art* anche nei Paesi Occidentali, visto che da parte delle fasce più anziane della popolazione sussistono ancora molti pregiudizi nei confronti del tatuaggio: negli stessi Stati Uniti, ad esempio, “for older population, traditional characterizations of tattooing as the domain of the lower class or deviant groups most likely remain salient” (Adams 2009, 285). Del resto, è chiaro che in questi casi tale *gap* non assume la drammaticità che invece ha nei contesti tradizionali ove risulta essere anche una nettissima cesura fra i giovani e le loro radici culturali.

Ci sono, d'altro canto, alcuni tentativi di recuperare e rimettere in uso la pratica del tatuaggio tradizionale, in molti casi visto come passo fondamentale per salvare l'identità di gruppi umani la cui cultura è stata quasi spazzata via dall'invasivo contatto con l'Occidente: questo accade alle Hawaii così come alle Isole Marchesi e soprattutto presso i Maori della Nuova Zelanda, ove un numero sempre maggiore di discendenti di questo antico popolo sceglie di tornare al tatuaggio facciale, tipico di quella cultura.

Ma, per quanto ammirevoli, spesso questi tentativi appaiono come un qualcosa di debolissimo e – probabilmente – destinato all'insuccesso: il problema è che, anche recuperando formalmente la pratica del tatuaggio tradizionale, si finisce per applicarla a un contesto sociale e culturale che ormai è troppo lontano da quelli nei quali essa era originariamente usata. E, non esistendo più quella cultura, anche le manifestazioni cui essa dava luogo rischiano di essere decontestualizzate e ridotte a un mero esempio di "archeologia etnica". Un Maori tradizionale portava sul viso segni e simboli che comunicavano nel dettaglio chi era, le sue origini familiari, il suo rango sociale, il suo ruolo nella comunità, il suo prestigio: riprendendo oggi quell'alfabeto, si finisce per inserirlo in un mondo diverso, nel quale quella cultura, quella società o non esistono più o sono state pesantemente "contaminate" dal contatto con l'esterno. Quello stesso alfabeto, quella stessa simbologia rischia, in definitiva, di esprimere un contesto culturale ormai irrimediabilmente perduto.

La globalizzazione – e ancor prima la penetrazione in tutto il pianeta dei valori occidentali – ha stravolto il mosaico culturale tradizionale del mondo, un mosaico comunque (è bene ricordarlo) che per sua natura non è mai statico e fisso, visto che proprio delle culture stesse è incontrarsi, scontrarsi, fondersi e, in una parola, mutare continuamente.

7. Conclusioni

Come abbiamo visto, nell'analisi dei processi globalizzanti in atto nel nostro mondo contemporaneo, ma senza dubbio innescati dalle continue spinte alla diffusione di sé stessa che la cultura occidentale attua da secoli, l'osservazione delle vicende che hanno interessato un fatto apparentemente minore e lontano da quanto correntemente si pensa connesso alla globalizzazione può invece risultare un'illuminante chiave di lettura per comprendere certe dinamiche.

Il tatuaggio – così come altri tratti culturali – ha seguito proprio quelle logiche tipiche dei processi globa-

lizzanti: da tali processi esso è stato portato in giro per il mondo, profondamente contaminato e trasformato e adeguato a contesti culturali molto lontani, e, grazie agli stessi processi, è stato riesportato e diffuso nuovamente in ogni angolo del pianeta.

Col risultato della continua insorgenza di aspetti sempre nuovi, che talora solo lontanamente ricordano gli originari tratti ma che il più delle volte appaiono come qualcosa di inedito, chiara manifestazione di come culture e civiltà mutano continuamente a seguito dei loro inarrestabili incontri-scontri.

Anche osservando un aspetto così particolare, quale è appunto la pratica di disegnarsi la pelle, si può apprezzare come sia effettivamente vero quello che si dice sui processi globalizzanti e su quelle che sembrano le tendenze in atto nei decenni più recenti, ovvero la creazione di un mondo più standardizzato nel quale sembra formarsi una cultura globale, forse neutra e ibrida ma che probabilmente, nel lungo termine, avrà come effetto ultimo quello di avvicinare fra loro i mille popoli e le mille culture presenti sulla superficie terrestre.

Oltre a ciò, il tatuaggio – in modo forse più netto di altri tratti culturali – appare anche una delle dimostrazioni più evidenti del fatto che anche nella nostra contemporaneità buona parte dei processi globalizzanti ha ancora una forte matrice occidentale e questo nonostante il ruolo sempre più grande che i Paesi Asiatici sembrano conquistare, anno dopo anno, nello scacchiere economico e geopolitico internazionale.

Quel tatuaggio che – giunto in Occidente da contesti geograficamente e culturalmente lontanissimi – dall'Occidente è stato accolto, rielaborato, adattato ai propri valori culturali e che, attraverso un portentoso miglio-

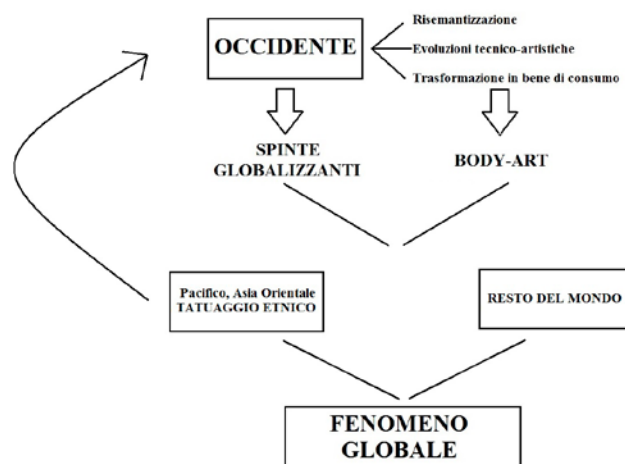


Figura 5. Schema sintetico delle dinamiche geografiche del tatuaggio. Fonte: elaborazione dell'autore.

ramento qualitativo, è stato trasformato in qualcosa di diverso, la *body-art* contemporanea, discendente – (ma nemmeno tanto legittima) a ben pensare – di quell'antico tatuaggio giunto in Occidente ormai più di due secoli fa.

La propensione, innata nelle civiltà occidentali, a dominare lo spazio e ad espandersi continuamente ha fatto il resto, esportando in tutto il mondo questa nuova *body-art*, che ormai risulta fortemente e nettamente appartenente all'Occidente e – in modo ormai radicato e profondo – alla cultura occidentale (Fig. 5).

Riferimenti bibliografici

- Adams, J. (2009). Marked Difference: Tattooing and its Association with Deviance in the United States. *Deviant Behavior*, 30 (3), 266-292.
- Baldaev, D., Murray, D. (2006-2009). *Russian Criminal Tattoo Encyclopaedia*. London, Fuel Publishing, 3 voll.
- Boszorád, M. (2019). The Tattooed Body as a Vehicle of the Self and Memory. In Callahan, D., Barker, A. (a cura di). *Body and Text: Cultural Transformation in New Media Environments*. Berlin, Springer International Publishing, 67-79.
- Castellani, A. (2005). *Eстетiche dei ribelli per la pelle. Storia e cultura del tatuaggio*. Milano, Costlan Editori.
- Castellani, A. (2014). *Storia sociale dei tatuaggi*. Roma, Donzelli.
- Claval, P. (1992). Champ et perspectives de la Géographie Culturelle. *Géographie et Cultures*, 1, 7-38.
- Claval, P. (2002). *La geografia culturale*. Novara, De Agostini.
- Connor N. (2018). China's footballers ordered to cover tattoos as state tightens up on moral values. *The Telegraph*, 26 March 2018.
- Davey, G., Zhao, X. (2019). Tattoos, Modernization, and the Nation-State: Dai Luc Bodies as Parchments for Symbolic Narratives of the Self and Chinese Society. *The Asia Pacific Journal of Anthropology*, 20 (2), 165-183.
- Deter-Wolf, A., Robitaille, B., Krutak, L., Galliot, S. (2016). The World's Oldest Tattoos. *Journal of Archaeological Science*, 5, 19-24.
- Gilbert, S. (2000). *The Tattoo History Source Book*. New York, Juno Books.
- Hambly, W.D. (1925). *The history of tattooing and its significance*. London, Whiterby.
- Haggett, P. (1988). *Geografia. Una sintesi moderna*, Bologna, Zanichelli.
- Macchia, P., Nannizzi, M. E. (2018). *Sulla nostra pelle. Geografia Culturale del tatuaggio*. Pisa, Pisa University Press.
- Marti, J. (2010). Tattoo, Cultural Heritage and Globalization. *The Scientific Journal of Humanistic Studies*, 3, 1-9.
- Mazzafiore, G. (2014). Turkey bans tattoos, body piercings and dyed hair in schools. *International Business Times*, 29 September 2014.
- Mc Comb, D. (2015). *100 anni di Tattoos*. 24ore cultura, Milano.
- Reweathy, K., Linajah, S. (2019). The Social Perspective of Tattooing and Piercing among Tamil speaking communities in Katahena. *World Scientific News*, 116, 194-208.
- Rush, J.A. (2005). *A cultural History of Tattooing, Piercing, Scarification and Implants*. Berkeley, Frog Ltd.
- Sauer, C. (1931). Cultural geography. In *Encyclopaedia of the Social Sciences*, vol. 6, 621-624. New York, The Macmillan Company.
- Styles, R., Lafforgue, E. (2015). The tattooed women of Burma: Extraordinary photographs show elaborate facial inkings of the tribe whose traditions are dying out. *Daily Mail*, 2 March 2015.
- Walzer, A., Sanjurjo, P. (2016). Media and Contemporary Tattoo. *Communication & Society*, 29 (1), 69-81.
- Yamada, M. (2009). Westernization and Cultural Resistance of Tattooing Practices in Contemporary Japan. *International Journal of Cultural Studies*, 12 (4), 319-338.



Citation: G. Casagrande (2019) Il sito storico di Virgohamna, Svalbard, e le spedizioni artiche di Andrée e Wellman. Considerazioni a seguito di una ricognizione speditiva con droni. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 2(2): 99-116. doi: 10.13128/bsgi.v2i2.980

Copyright: © 2019 G. Casagrande. This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<http://www.fupress.com/bsgi>) and distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

Il sito storico di Virgohamna (Svalbard) e le spedizioni artiche di Andrée e Wellman. Considerazioni a seguito di una ricognizione speditiva con droni

The Historical Site of Virgohamna, Svalbard, and Andrée's and Wellman's Arctic Expeditions. Remarks based on an Expeditive Survey by Drones

GIANLUCA CASAGRANDE

Geographic Research and Application Laboratory (GREAL), Università Europea di Roma, Italia

E-mail: gianluca.casagrande@unier.it

Abstract. The small Danskøya (Danes Island) and Amsterdamøya (Amsterdam Island) are located at the north-western edge of the Svalbard archipelago. Both islands are today completely uninhabited. In 1896 and 1897, Swedish engineer Salomon August Andrée elected the small bay of Virgohamna, on the northern shore of Danskøya, as a starting point for his tragic attempt to reach the North Pole in a balloon. In 1906, 1907 and 1909 the American journalist Walter Wellman, with his airship “America”, tried unsuccessfully to fly to the North Pole. In year 2000, the Norwegian governor of Svalbard (Sysselmannen) regulated access to the historical site, which can now only be visited with prior, special authorization. During summer 2018, the Polarquest2018 Arctic expedition carried out an aerophotographic survey of the area by means of drones. Without the need of landing any crew nor equipment on the beach, two small quadcopters were launched from the support boat and later returned there at the end of their flights. The survey made it possible to acquire an effective “snapshot” of the conservation status of the site more than 121 years after the first historical expedition. Acquired data were processed by an “image-based modelling” software to obtain expeditive orthophotographs and 3-D models. This work presents the research method and may contribute to documenting an important site in the history of Arctic explorations.

Keywords: Virgohamna, arctic exploration, Andrée's expedition, Camp Wellman.

Riassunto. Presso l'estremità nord-occidentale dell'arcipelago delle Svalbard si trovano le piccole Danskøya (Isola Danese) e Amsterdamøya (Isola Amsterdam), entrambe oggi completamente disabitate. Nel 1896 e 1897 l'ingegnere svedese Salomon August Andrée elesse la piccola insenatura di Virgohamna, sulla riva settentrionale di Danskøya, a base di partenza per il suo tragico tentativo di giungere al Polo Nord in mongolfiera. Nel 1906, 1907 e 1909 lo statunitense Walter E. Wellman, con la sua aeronave “America”, tentò di volare verso il Polo, andando ripetutamente incontro al fallimento. Nel 2000 il governatore norvegese delle Svalbard (Sysselmannen) ha regola-

mentato l'accesso al sito storico, che può essere visitato solo previa, speciale autorizzazione. Nel 2018 la spedizione artica Polarquest2018 ha effettuato un rilevamento aerofotografico speditivo della zona mediante droni. Senza che gli operatori dovessero scendere a terra, due piccoli quadricotteri sono stati lanciati dalla barca appoggio e ivi recuperati al termine della ricognizione. Il rilievo ha permesso di acquisire un'efficace "istantanea" dello stato di conservazione del sito a oltre 121 anni dalla prima delle spedizioni, riconoscendone peraltro alcuni elementi. I dati acquisiti, sottoposti ad elaborazione con procedure di "image-based modelling", hanno permesso di validare il metodo di lavoro e possono contribuire a documentare un sito importante per la memoria delle esplorazioni verso il Polo Nord.

Parole chiave: Virgohamna, esplorazioni artiche, spedizione Andrée, Camp Wellman.

1. Virgohamna: un luogo nella storia delle esplorazioni e della territorializzazione dell'Artide

Il sito storico di Virgohamna, conosciuta anche coi nomi inglese di Virgo Bay, Virgo Harbor (Nobile 1930, 381; Friolo 2007, 30) e italiano di Baia Virgo o Baia di Virgo (Nobile 1930, 362; Ferrante 1985, II, 138; Friolo 2007, 31), è stato al centro di alcune vicende ricordate dalla storia delle esplorazioni e della prima territorializzazione dell'Artide. Esso si trova in una zona disabitata all'estremità nord-occidentale dell'arcipelago delle Isole Svalbard, circa alle coordinate Lat. 79°43'N, Long. 10°53'E.

L'area è situata sulla sponda settentrionale dell'isola Danskøya ("Isola Danese"), sul braccio di mare denominato Danskegattet ("Passaggio Danese"), di fronte all'isola Amsterdamøya ("Isola Amsterdam"). Lo specchio d'acqua ha un'ampiezza che da est ad ovest aumenta da circa 1,5 a circa 3 km ed è relativamente favorevole al transito e all'attracco di navi, nonostante la presenza di alcuni bassi fondali e scogli affioranti. Virgohamna ha l'aspetto di una piccola insenatura, caratterizzata da "basse scogliere litoidi compatte che lasciano spazio per una fascia pianeggiante ridotta e sgombra da ghiacci permanenti" (Friolo 2007, 26). Il sito storico, in particolare, presenta una superficie sassosa, in leggera pendenza, dello sviluppo di circa 600 m e della profondità massima, verso l'interno, di quasi 300 m. Quel tratto di spiaggia, tondeggiante, è circondato da un anfiteatro di modeste ma abbastanza ripide alture.

La superficie intorno alle isole citate rientra per ampio tratto in una delle varie zone protette dell'arcipelago delle Svalbard; si tratta del Nordvest-Spitsbergen Nasjonalpark, o Parco Nazionale di Spitsbergen Nord-Occidentale.



Figura 1. Posizione di Virgohamna nell'area nord-occidentale delle Isole Svalbard. Fonte: Toposvalbard (<https://toposvalbard.npolar.no/>), elaborazione dell'autore.

Il luogo era noto già nella prima metà del sec. XVII per l'attività di balenieri inglesi, olandesi e danesi in tutta la regione (Hisdal 1985, 65-66, 68-69; Pelliccioni 2004, 195; Friolo 2007, 27); a questa fase risale l'antico nome di baia Houker (Bjerk, Johansen 2007, 8; Stange 2012, 314). L'insenatura era posta a breve distanza, quasi di fronte – benché sull'altro lato del braccio di mare – a un piccolo insediamento, oggi del tutto scomparso: Smeerenburg, sulla sponda sud dell'Isola Amsterdam (Umbreit 1991, 57-58; Stange 2012, 203). Anche sulla spiaggia meridionale di quella che fu la baia Houker si trovano i resti di strutture dei balenieri, a conferma della fiorente attività di lavorazione del grasso che seguiva la cattura dei cetacei. L'attività scemò tuttavia allorché, già nella seconda metà del sec. XVII, la caccia alle balene dovette spostarsi in alto mare (Friolo 2007, 28). Per quanto riguarda gli insediamenti costieri di questa zona, similmente ad altre stazioni delle Svalbard, va detto che si trattò in massima parte di stanziamenti temporanei, limitati ai brevi mesi dell'estate artica. Parimenti di uso stagionale sarebbero state, del resto, anche le successive e diverse installazioni che, tra la fine dell'Ottocento e i primi del Novecento, furono realizzate nella sola Virgohamna, mentre i resti abbandonati di Smeerenburg affioravano a mala pena, di tanto in tanto, dall'oblio.

La baia è oggi meta di turismo. Le visite provengono dagli insediamenti nella parte meridionale di Spitsbergen, isola maggiore dell'arcipelago, e consistono per lo più in "guided tours", fra i principali business locali.

L'abitato permanente più vicino è oggi la base scientifica di Ny-Ålesund, a circa 90 km di distanza in linea d'aria, in direzione SSE, sulla sponda meridionale del Kongsfjorden.

Chi giunge oggi a Virgohamna resta colpito dal silenzio e dalla quiete che vi regnano. Attualmente è vietato scendere a terra senza specifica autorizzazione del

Sysselmannen (governatorato norvegese dell'arcipelago) (Johansen et al. 2010, 177). La suggestione è perciò grande, se si considera che alcuni celebri momenti nella storia delle esplorazioni ebbero luogo in quegli spazi ancora oggi tanto remoti e solitari. Questo scritto si sofferma sul ruolo di Virgohamna come "campo base" avanzato di spedizioni artiche tra la fine dell'Ottocento e i primi del Novecento: quelle dello svedese Salomon August Andrée e quelle dello statunitense Walter Wellman.

2. La spedizione Andrée

Nel quadro della corsa internazionale per la conquista del Polo Nord (Friolo 2005, 385), alla fine dell'Ottocento si inserì la spedizione, concettualmente innovativa seppure tecnicamente azzardata, dell'ingegnere Salomon August Andrée (1854-1897). Il concetto propugnato da questi era di superare le difficoltà legate alla deriva dei ghiacci col tentativo di avvicinarsi al Polo Nord – e se possibile raggiungerlo – a bordo di un mezzo volante (McCormack 2008, 416-417). Negli anni precedenti erano state avanzate, da parte di alcuni esploratori, proposte di impiego di aerostati per muoversi nelle regioni polari; tali ipotesi però non avevano avuto seguito (Lewis-Jones 2007, 292). Andrée aveva puntato sull'idea di usare un aerostato a idrogeno, ritenendo possibile immetterlo in grandi correnti d'aria. Esse dovevano, a suo parere, attraversare la regione polare poiché sarebbero state indisturbate da significative masse di terra. Uno dei presupposti era che i venti fossero per lo più orientati in direzioni favorevoli. Il problema da risolvere era, comunque, quello di rendere l'aerostato almeno parzialmente governabile. Una mongolfiera viaggia infatti trasportata dal vento, tendendo sempre a eguagliarne velocità e direzione; è quindi possibile solo farla salire, scendere o al più stabilizzarla in quota. Andrée riteneva di aver individuato il modo di *dirigere* l'aerostato: una terna di cavi di frenaggio avrebbe mantenuto costantemente il contatto con la superficie delle acque o del *pack*, provocando una resistenza alla trazione del vento e rallentando il mezzo. Un sistema di vele, a quel punto, avrebbe permesso di "correggere" la direzione dell'aerostato rispetto al moto dell'aria. Andrée aveva sperimentato il metodo – anche se limitatamente – sull'aerostato Svea, convincendosi della possibilità di ottenere divergenze fino a 27° rispetto alla direzione del vento (Nobile 1975, 26). La soluzione dei cavi di frenaggio e delle vele sarebbe potuta apparire già agli esperti aeronauti del tempo come piuttosto velleitaria, ma fu adottata senza remore da Andrée allorché nel 1895 prese accordi con una ditta francese, le officine Henri Lachambre di Parigi. Que-

ste allestirono il pallone – più grande e complesso dello Svea – destinato all'impresa polare¹. La raccolta di fondi che Andrée aveva potuto compiere era dovuta alla sua capacità di presentare il progetto come fattibile, al notevole ardimento del suo piano e alle scarse conoscenze dell'epoca sulla meteorologia nel profondo della regione polare. In gioco vi era, senza dubbio, una dose non indifferente di orgoglio nazionale, poiché in quel periodo la Svezia si trovava a concorrere, per il primato polare, con altri paesi. Uno di questi, la Norvegia, era nazione politicamente assoggettata alla Svezia, ma proprio allora assisteva ai clamorosi successi di Fridtjof Nansen con la nave Fram. Nella sua ricerca di un luogo appropriato per l'avvio della spedizione, la nave appoggio di Andrée, la Virgo, individuò la baia Houker, che avrebbe da quel momento preso il suo nome (Capelotti 1994, 266; Friolo 2007, 31). Andrée dispose la costruzione di un ricovero a struttura lignea, con pianta centrale, destinato a ospitare l'aerostato durante il gonfiaggio e l'attesa per la partenza.

Il nuovo aerostato, che avrebbe preso il nome di Örnen ("Aquila"), dopo l'approntamento presso la casa costruttrice a Parigi fu spedito direttamente alle Svalbard senza verifiche preliminari o collaudi da parte di Andrée. Questi aveva frattanto designato gli altri due membri dell'equipaggio che lo avrebbe accompagnato: erano l'esperto meteorologo ed esploratore Nils Heckolm (1848-1923) e il fisico e fotografo Nils Strindberg (1872-1897).

Partiti dalla Svezia con un commiato trionfale, Andrée e i suoi giunsero a Virgohamna nella seconda metà di giugno 1896 per l'allestimento del campo e la preparazione al volo. Quando tutto fu pronto, però, le condizioni del vento si mantennero costantemente sfavorevoli. Il 17 agosto si dovette concludere che la stagione era ormai troppo avanzata e fu necessario rinunciare.

¹ Nobile riassume le caratteristiche costruttive del pallone (Nobile 1975, 26-27). Esso era di forma ellittica con asse maggiore verticale; il volume era 4.800 mc (nella configurazione del 1897). L'involucro, di seta verniciata per ridurre la trafilazione di idrogeno dalle cuciture, era coperto da una rete di canapa. Ad essa erano collegate 48 funi e a queste era sospeso il cercine. Si trattava di un solido elemento a forma di anello, che fungeva anche da bagagliaio ed eventualmente da spazio per l'equipaggio. Esso era a sua volta struttura di aggancio per una navicella di giunchi e canne, rivestita in tela. La navicella comprendeva, nella parte alta, una postazione osservativa e, subito sotto, una cabina chiusa. Per il controllo direzionale del volo, l'aerostato era equipaggiato con tre vele (una grande centrale e due più piccole laterali) per un totale di 75 mq di superficie. Le tre funi frenanti, ciascuna delle quali aveva circa 300 m di lunghezza, pendevano dal cercine e scendevano lungo i fianchi della navicella fino al suolo. Andrée intendeva navigare costantemente a quote variabili fra i 150 e i 200 m di altezza (Andrée et al. 1931, 69), dato che le funi avevano la duplice funzione di frenare il pallone rispetto al vento, rendendo attive le vele; nonché di mantenere costante la quota, correggendo col proprio peso le periodiche tendenze ascensionali e discensionali indotte dalle condizioni ambientali.



Figura 2. I primi istanti di volo dell'Örn. La mongolfiera si muove a bassa quota verso nord-est, con le funi di frenaggio che lasciano una scia sull'acqua. Fonte: Andrée et al. 1930, 52.

L'Örn fu imbarcata sulla nave appoggio Svenssund e il gruppo abbandonò l'isola, rinviando il tentativo all'anno dopo. Di lì a qualche tempo Heckolm lasciò la spedizione per disaccordi con Andrée circa l'affidabilità dell'aerostato. Questo infatti, durante l'attesa per la partenza, aveva dimostrato un'insufficiente tenuta del gas². Heckolm fu rimpiazzato dall'ingegner Knut Fraenkel (1870-1897). Il 30 maggio 1897 la spedizione tornò sul posto per effettuare un nuovo tentativo (Andrée et al. 1930, 62). L'11 luglio si presentarono condizioni abbastanza favorevoli e fu decisa la partenza. La parte superiore del ricovero dell'Örn, come previsto, fu smantellata per consentire il decollo. Questo rendeva impossibile interrompere, a quel punto, il tentativo senza vanificare l'intera spedizione.

Il pallone con a bordo Andrée, Strindberg e Fraenkel fu liberato dalle funi di ormeggio e si sollevò lentamen-

te alle 13.46 GMT (Andrée et al. 1930, 68). Iniziò subito a muovere verso nord, librandosi sullo specchio d'acqua antistante la baia. Come previsto, le tre grandi funi frenanti iniziarono a fare resistenza sull'acqua, strisciandovi attraverso, immergendovisi per gran parte ed anche probabilmente impigliandosi sul pietrame della spiaggia. Il pallone, inoltre, per il possibile effetto aggiuntivo di una corrente discensionale, si abbassò. La cesta con gli aeronauti e l'equipaggiamento discese fino a contatto con l'acqua. I tre uomini a bordo abbandonarono in quella fase ben nove sacchi di zavorra da 23 kg l'uno (in totale 207 kg) per risollevar l'aerostato. Più o meno negli stessi momenti le parti principali delle funi di frenaggio si staccarono, per un difetto dei rispettivi sistemi di sgancio di emergenza a vite: altri 530 kg erano stati così abbandonati (Andrée et al. 1931, 69-70).

L'Örn si trovò quindi, già subito dopo il decollo, ad aver perso oltre 700 kg di zavorra dei circa 1.700 che aveva a bordo.

Tale peso avrebbe dovuto essere invece abbandonato poco a poco durante il volo, per compensare il naturale e inevitabile calo di forza ascensionale dovuto alla perdita di idrogeno. Si ebbe perciò una fase di grave squilibrio statico del pallone, eccessivamente alleggerito e – almeno per il momento – incontrollabile direzionalmente. Entrambe le circostanze, contrarie al piano di Andrée, avrebbero imposto l'immediata interruzione del volo.

I tre aeronauti tuttavia continuarono; l'Örn si innalzò fino a circa 600 m di quota (Andrée et al. 1931, 71) e fu visto allontanarsi verso nord e poi nord-est, scomparendo allo sguardo degli astanti nel giro di circa un'ora (Smithsonian Report, 407).

Da quel momento, per 33 anni, non si seppe quasi più nulla della spedizione Andrée³.

² Questo elemento, che ebbe un peso fondamentale nella vicenda, è stato variamente discusso. Strindberg annotava, in una lettera al fratello (Smithsonian Report 1898, 405) che l'Örn perdeva, nella configurazione del 1897, forza ascensionale per 45 kg ogni 24 ore; ciò avrebbe consentito un'autonomia di circa un mese. Il chimico Axel Stake, che partecipò ai lavori di allestimento, riteneva che Andrée, prevedendo un'autonomia complessiva di sei settimane, sovrastimasse le capacità di ritenuta, pur ottime per l'epoca, del pallone (Smithsonian Report 1898, 409-410). Umberto Nobile considerava una perdita di forza ascensionale maggiore, pari a 84 kg nelle 24 ore (Nobile 1975, 45). L'autonomia complessiva sarebbe stata tuttavia ancora adeguata allo svolgimento di un lungo viaggio nella regione artica. Esso tuttavia – osserva Nobile – avrebbe avuto migliori probabilità di successo se fosse stato svolto in volo libero anziché nelle condizioni, tenacemente perseguite da Andrée, di navigazione frenata.

³ Qualche debole traccia contribuì semmai ad infittire il mistero. Quattro giorni dopo la partenza della spedizione fu ricevuto casualmente, dal battello Alken, un messaggio lanciato da Andrée a mezzo piccione viaggiatore (Smithsonian Report 1898, 411; Nobile 1975, 30-31). Il dispaccio riferiva che l'aerostato era in volo verso est, ma senza sostanziali difficoltà. Fra il 1899 e il 1900 furono rinvenuti in momenti e luoghi diversi delle Svalbard tre gavitelli (sorta di boe contenitrici) lanciate dall'Örn nei primi giorni della spedizione. Due recavano messaggi che fornivano, al pari di quello inviato col piccione, informazioni sul volo. Il terzo non conteneva alcun messaggio, era certamente quello destinato da Andrée ad essere gettato sul Polo Nord ed era stato verosimilmente abbandonato come zavorra. Tutti i messaggi ricevuti si riferivano alla fase di volo libero del pallone; erano dunque scarsamente utili a capire cosa potesse essere accaduto dopo. Barr accenna al fatto che il giornalista tedesco Theodor Lerner, che faceva parte degli osservatori del volo di Andrée e si trovava a Virgohamna alla partenza dell'Örn, nei giorni successivi aveva costeggiato con un'imbarcazione le rive settentrionali delle Svalbard (Barr 2006, 98-99). In tale occasione, nelle prime ore del 14 luglio, avrebbe visto per breve tempo, in lontananza, il pallone di Andrée 35 km a nord-est di Sjuøyane (le "Sette Isole"). Risulterebbe questo l'ultimo avvistamento dell'Örn in volo prima dell'atter-

Il 6 agosto 1930, la nave *Bratvaag*, che stava facendo sosta nella piccola *Kvitøya* (Isola Bianca), sul versante orientale delle Svalbard, vi rinvenne i resti dell'ultimo campo di Andrée e dei suoi uomini. Furono trovati scritti e molti equipaggiamenti. Gli esploratori della *Bratvaag* trovarono due salme, presto identificate come quelle, rispettivamente, di Andrée e Strindberg. Le spoglie di Fraenkel, con altri materiali, furono scoperte e recuperate alcune settimane dopo da una seconda nave. Questa era l'*Isbjørn*, accorsa a seguito della notizia del primo ritrovamento. Ai tre caduti dell'*Örnen* furono tributati solenni funerali di stato a Stoccolma nell'ottobre 1930. Frattanto fu possibile esaminare i documenti e sviluppare 93 fotografie recuperate coi materiali. Furono così chiariti molti aspetti della tragica impresa. Risultò che gli uomini avevano effettivamente volato per poco meno di tre giorni, fino al 14 luglio 1897. Più di metà del tempo era trascorso a bassissima quota, in un'estenuante navigazione frenata sul *pack*. Essa aveva avuto gli unici effetti di dilapidare gas e zavorra e dimostrare la sostanziale inefficacia del sistema vele/funi frenanti. Gli aeronauti avevano deciso infine di atterrare sui ghiacci, iniziando una lunga marcia di ritorno a piedi che fu ostacolata dalla forte e variabile deriva del *pack*. Ormai al principio dell'inverno e della notte polare, il 5 ottobre i tre avevano raggiunto *Kvitøya*, dove erano morti entro poche settimane. La scoperta dei resti della spedizione Andrée, unitamente al valore dei documenti che permisero di ricostruire la tragica epopea, produsse grande sensazione a livello internazionale. Diari, foto, scritti sul viaggio e sul ritrovamento confluirono in un libro realizzato quasi con criteri da *instant book*: *Med Örnen mot Polen*, pubblicato dalla Società Svedese di Antropologia e Geografia per i tipi dell'editrice Albert Bonniers di Stoccolma. Il volume ebbe fortuna anche in Italia: al volgere del secolo, la fama degli scomparsi aveva suscitato grande attenzione pubblica. Perfino il poeta Giovanni Pascoli aveva dedicato un inno all'impresa di Andrée⁴. Presso la Biblioteca della Società Geografica Italiana si conserva un esemplare del volume *Con l'«Aquila» verso*

il Polo, pubblicata da Arnoldo Mondadori. Esso fu finito di stampare il 30 novembre 1930 –quattro mesi dopo il ritrovamento dei resti a *Kvitøya* e appena un mese dopo le esequie solenni a Stoccolma.

I giudizi storici sulla spedizione di Andrée sono divergenti. Una sintesi *tranchant* eppure attendibile è data da Capelotti: “Andrée had attempted (...) only to vanish, his fate a mystery, his method ignored” (Capelotti 1994, 275). Il tentativo degli aeronauti svedesi fu in effetti un modello assai controverso, ma di grande fascino anche presso gli addetti ai lavori (Nobile 1975, 45, 111; Trojani 1964, 177). Quella che fu scritta come lettera di buon auspicio, ma che oggi suona come un commovente epitaffio per Andrée e i suoi compagni, si deve alla penna del grande esploratore e scienziato Fridtjof Nansen:

“Così, sta bene! In questi mesi più di un pensiero affettuoso sarà rivolto a lei da un amico che si ritiene in grado, comunque possa decidere la sorte, di giudicare un uomo secondo i meriti e non secondo la fortuna” (Lettera di Fridtjof Nansen del 20 maggio 1897, riprodotta in Andrée et al. 1930, fig. 16).

Attrattiva e suggestione circondano tutt'ora, per molti versi, la vicenda di Andrée, Strindberg e Fraenkel, vista come impresa tecnica ma anche come emblematica vicenda umana in se stessa e nel rapporto dell'uomo-esploratore con l'ignoto (Capelotti 1999); Popat 2016; *Anna's heart* 2000; McCormack 2008).

3. Le spedizioni polari di Walter Wellman

Esploratore visionario ma meno brillante organizzatore, il giornalista statunitense Walter E. Wellman (1858-1934) fu il primo a tentare di raggiungere il Polo Nord con un dirigibile, all'inizio del Novecento. Wellman non era un esordiente; aveva infatti già tentato di arrivare al Polo per via di superficie (Friolo 2007, 30-31). Seguiva con attenzione i progressi tecnologici della sua epoca e aveva ben chiari i limiti legati al volo aerostatico. Benché tecnologicamente agli inizi, le aeronavi erano sulla carta, a quel tempo, i veicoli più idonei al sorvolo dell'Artide e lo sarebbero rimaste ancora a lungo. Wellman ottenne un finanziamento dal *Chicago Record-Herald* e approntò il primo dirigibile con motori a combustione interna che fosse stato portato entro il Circolo Polare Artico, l'“America”. Si trattava di un'aeronave ad involucro floscio, riempito a idrogeno, della larghezza di 15,8 m e della lunghezza di 50,3 m (1906), più tardi incrementata a 56,4 m (1907) (Nelson 1993, 279). L'equipaggio, i motori e le attrezzature erano installati entro una navicella a struttura rigida, rivestita in tela e sospesa con funi e cavi al di sotto dell'involucro. La cabina adottata nel 1906,

raggio che Andrée e i suoi compagni effettuarono più tardi nella mattina dello stesso giorno, iniziando la loro *via crucis* sui ghiacci.

⁴ Nella raccolta di *Odi e Inni*, intitolata *Andrée*: “Centaurò alla cui corsa / la nube è fango e il vano vento è suolo, / volava Andrée, di là della Grande Orsa. / E l'alce prima videro il suo volo; / poi più nessuno; sì che al fin non c'era / che il suo gran cuore che battea sul polo. / Egli era in alto, al colmo: era l'umano / fatto a' suoi piedi. Andrée si sentì solo, / si sentì grande, si sentì sovrano, / Dio! Già moriva l'inno dello stuolo / sacro in un canto tremulo di tromba. / Poi fu silenzio. L'astro ardea sul polo, / come solinga lampada di tomba”. L'inno fu pubblicato per la prima volta sulla rivista “Nuova Antologia” il 1° dicembre 1897. Pascoli lo inserì nella raccolta dei *Poemeti* editi da Sandron nel 1900 e successivamente, nel 1906, nella raccolta *Odi e Inni*.

costruita dalla società francese Godard, era prevalentemente in legno; quella utilizzata nel 1907 e nel 1909, progettata dallo statunitense Melvin Vaniman, era invece prevalentemente metallica (Capelotti 1994, 268-269; Cailliez 2006). Come avamposto per la partenza della spedizione, Wellman scelse Virgohamna e stabilì che vi fosse insediato il cosiddetto “Camp Wellman”, ovvero una base avanzata in piena regola (Capelotti 1997, 31; Capelotti et al. 2007, 70). Per alcune strutture, oltre ai materiali appositamente fatti venire con le navi appoggio, furono recuperati alcuni resti, ancora presenti, del ricovero dell’Örnen ormai in rovina sull’altro lato della spiaggia (Capelotti et al. 2007, 70). L’aeronave sarebbe stata protetta entro un apposito *hangar* non appena questo fosse stato costruito; si sarebbe prodotto *in loco* – schema già sperimentato con successo da Andrée – l’idrogeno necessario. L’*hangar*, a struttura di legno rivestita in tela, fu realizzato dall’ingegnere svizzero Alexandre Liwentaal. La struttura si mostrò particolarmente fragile alle intemperie; fra una spedizione e l’altra crollò e fu ricostruita tre volte (Capelotti 1994, 270). Giunto smontato a Virgohamna nel luglio del 1906, il dirigibile America fu assemblato sul posto. Esso incorporava soluzioni avveniristiche per l’epoca, ma analogamente a quanto era accaduto con l’Örnen di Andrée, era mancata un’estensiva serie di collaudi. I propulsori andarono irrimediabilmente fuori uso durante le prime prove, intorno alla metà di settembre; la stagione avanzata comportò, a quel punto, il rinvio del volo all’anno successivo. Il 2 settembre 1907, dopo importanti modifiche e messe a punto, Wellman decollò da Virgohamna a bordo dell’America con un equipaggio di tre persone. Sul mare, al traverso dell’estremità settentrionale di Amsterdamøya, il dirigibile si trovò investito dal brutto tempo e il vento iniziò a trascinarlo, fuori controllo, verso est, in direzione delle montagne di Spitsbergen. Wellman dovette quindi effettuare un atterraggio di emergenza sul ghiacciaio Fuglepyntbreen, in posizione 79°40’ N 11°E, circa 15 km a NE di Virgohamna (Capelotti 1997, 17; Bristow 2018, 320 n. 3). Il primo volo di un dirigibile sull’Artide era durato circa tre ore (Capelotti 1997, 19). Di lì a poco, Wellman e i suoi uomini furono soccorsi.

Il 1908 fu speso alla ricerca di fondi e nello svolgimento di ulteriori estese modifiche al dirigibile. Si arrivò quindi al 1909. Wellman e i suoi collaboratori si disposero per un terzo tentativo il 15 agosto (Nelson 1993, 280). Anche questa volta si ebbe un’avaria, il distacco accidentale di una grande quantità di zavorra⁵, quando

il dirigibile aveva percorso una distanza di circa 97 km e aveva da poco iniziato a sorvolare la banchisa (Capelotti 1997, 91). Avendo perso irrimediabilmente di equilibrio statico, l’aeronave, con quattro persone a bordo, fu diretta sulla via del ritorno e, di lì a poco, fatta atterrare per evitare esiti catastrofici. Anche questa volta Wellman e i suoi uomini furono recuperati, incolumi, da una nave. Dopo qualche mese, Wellman fu informato della disputa per il riconoscimento del primato al Polo Nord fra Cook e Peary. Superato dalle circostanze, abbandonò definitivamente i suoi progetti artici.

Anche sulle frustrate aspirazioni di Wellman il giudizio storico è controverso. Di nuovo vale la pena di citare, come nel caso di Andrée, le testimonianze qualificate di Nansen e Nobile. Esse divergono fra loro, rappresentando punti di vista assai differenti. Nansen visse e operò proprio negli anni in cui Wellman effettuava i suoi tentativi di raggiungere il Polo Nord. L’opinione del famoso scienziato norvegese sul concorrente americano è senza appello: Wellman, ai suoi occhi, era “uno strano uomo, che dimostra come sia possibile, attraverso la grande arte della pubblicità, attrarre l’attenzione della stampa mondiale, anno dopo anno, senza aver conseguito un singolo risultato valido. È una questione di sapere che tipo di materiale i giornali vogliano per soddisfare i bisogni intellettuali del mondo – in questo, l’uomo era davvero grande” (Nansen 1920, 145, citato da Capelotti 1994, 272 traduzione mia). Più benevolo è il parere di Umberto Nobile. A Wellman riconosce il titolo di pioniere e di aver per primo concepito l’impiego – al suo tempo, assai innovativo – di un dirigibile per esplorare l’Artide.

In posizione intermedia si pone il giudizio di Pete J. Capelotti, studioso dell’impresa di Wellman in prospettiva storica e archeologica. Questo autore da un lato riconosce come “incautious, hurried, without method” l’approccio organizzativo dell’americano (Capelotti 1999, 38); dall’altro, osserva come la causa fondamentale del fallimento della sua spedizione possa essere stata, in sostanza, “the application of technology inappropriately matched to the geographic objective” (Capelotti 1999, 38). Questa opinione, peraltro, è espressa dal suo autore senza escludere che un qualche ruolo, nel fallimento, possa averlo avuto una certa ipotetica dimensione geoculturale nell’approccio con l’esplorazione artica all’epoca (Capelotti 1999, 39).

Oltre a documenti d’archivio, al materiale di stampa e comunicazione in varie sedi, delle spedizioni Wellman

⁵ La zavorra era costituita da circa 400 kg di viveri di riserva. Essi erano alloggiati in un contenitore chiamato “equilibratore” da Wellman. Appeso mediante funi sotto il dirigibile, esso doveva strisciare sull’acqua o

sui ghiacci per mantenere l’aeronave a quota costante. Considerando il viaggio di poco meno di 2000 km fra andata e ritorno, si comprende bene quanto cruciale fosse la resistenza meccanica di questo componente; esso cedette tuttavia dopo appena due ore di volo, rivelandosi clamorosamente il tallone d’Achille della spedizione.

restano molti reperti a Virgohamna, dove fu insediata la base. Un cimelio suggestivo è conservato nel North Pole Expedition Museum di Longyearbyen, curato dallo storico e guida artica italiana Stefano Poli. Esso è costituito dalla scialuppa di salvataggio che fu imbarcata sul dirigibile nei due voli del 1907 e del 1909.

4. Il sito delle installazioni a Virgohamna e la ricognizione Polarquest2018

Per un'adeguata comprensione del sito di Virgohamna restano molto utili, nonostante gli anni trascorsi, i lavori più "archeologici" di Capelotti (Capelotti 1994, 1997). Un interessante studio su Virgohamna si deve anche all'italiano Riccardo Friolo, che fu sul sito nel 1997, svolgendovi una ricognizione geostorica e descrivendone i risultati in una pubblicazione per conto della Rivista Marittima (Friolo 2007).

Con riferimento ai lavori di Capelotti, in particolare, vale la pena di evidenziare come l'autore abbia giustamente richiamato la natura non meramente archeologica del luogo; ma anche il suo complesso costruirsi nel tempo come *landmark* di senso della proiezione umana verso l'Artico. Sulle vestigia di un'antica base seicentesca di balenieri, letteralmente fra i resti delle loro costruzioni e delle loro tombe, il Lord britannico Arnold Pike aveva voluto farsi allestire nel 1888 una piccola abitazione per potervi svernare e godere la suggestione della notte artica (Capelotti 1994, 266; Friolo 2007, 28; Stange 2012, 314). Wellman aveva stazionato in quella che ancora si chiamava Baia Houker durante una delle sue spedizioni per via di superficie nel 1894 (Friolo 2007, 30-31; Capelotti et al. 2007, 64). Due anni dopo, Andrée aveva costruito il ricovero per l'Örnen a pochi metri dalla "Pike's House", utilizzandola. Appena sull'altro lato della spiaggia, cui le ripide alture creavano una quinta di solitudine e suggestione, Wellman aveva poi realizzato la sua base aerea.

Le spedizioni avevano quindi, volutamente o no, tenuto conto le une delle altre (Capelotti et al. 2007, 64-65). Così facendo, avevano rafforzato il fascino di un luogo che assumeva sempre più i caratteri di estremo avamposto, di ultima base verso le immensità dell'ignoto polare.

La magica eco di quelle lontane vicende, i cui resti permangono – in qualche misura intatti – nella quiete, rafforza il senso di un luogo che appare sospeso nel tempo.

Tutta l'area della baia è stata visitata più volte in passato, con un carico crescente di accessi.

Più di recente, un turismo per certi aspetti di élite ha iniziato a generare sul luogo una pressione sempre

più massiva, fortemente impattante sulle vestigia storiche (Capelotti 1994, 267-268). Questo stato di cose, unito a complesse problematiche di tutela, ha indotto le autorità norvegesi a limitare l'accesso all'area⁶ con apposito provvedimento (Directorate for Cultural Heritage 2000; Stange 2012, 312).

La spedizione di ricerca e comunicazione scientifica Polarquest2018⁷, durante il suo periplo delle Svalbard, ha ritenuto di acquisire dati sullo stato dell'area mediante una ricognizione video e aerofotogrammetrica con droni. Il rilievo effettuato non mirava a conseguire un'alta accuratezza topografica o archeologica: esso ha avuto carattere speditivo, al solo scopo di osservare le condizioni dell'area al momento della visita.

L'operazione è stata effettuata l'8 agosto 2018 a partire dalle 20.48 UTC mediante due voli condotti in successione con droni lanciati (e recuperati) direttamente dall'imbarcazione di appoggio. Essa era stata appositamente fermata all'ancora ad una certa distanza dalla riva. Durante l'intero periodo delle operazioni si sono avute condizioni di sostanziale calma di vento o comunque di vento debole, cielo coperto e visibilità di 5 miglia al di sotto della base delle nubi. Un inconveniente riscontrato su entrambi i droni utilizzati (di tipo DJI Phantom 4 Pro[™]) è stato il ripetuto malfunzionamento del magnetometro – problema che deve ritenersi sistemico nell'area geografica (DJI 2017, 53)⁸. Il primo volo, della durata complessiva di circa 20 minuti, è stato condotto da chi scrive e ha permesso di ricavare quattro video in formato 4k dell'avvicinamento all'area di ricognizione e dell'allontanamento dalla stessa, nonché un totale di

⁶ Si veda anche, in proposito, la pagina relativa sul sito Web ufficiale del Sysselmannen på Svalbard: <https://www.sysselmannen.no/en/Visitors/Planning-a-trip/Area-restrictions/>.

⁷ La spedizione è stata condotta da Paola Catapano (Project Leader) e da Peter Gallinelli (Expedition Leader) con un equipaggio di 8 fra ricercatori e tecnici a bordo del veliero ecosostenibile NANUQ, di 23 tonnellate. Partita dall'Islanda il 22 luglio, l'imbarcazione ha effettuato la circumnavigazione di Spitsbergen e Nordaustlandet giungendo infine in Norvegia continentale il 4 settembre.

⁸ Il malfunzionamento del magnetometro, segnalato sulla stazione di controllo a terra col messaggio "Compass Error" e un altro insieme di avvisi e messaggi più o meno correlati, si è tradotto, per il pilota, in una certa difficoltà a mantenere la direzione di volo. I fenomeni hanno avuto andamento variabile, mostrandosi particolarmente vistosi in alcuni momenti. Inoltre, per l'intera durata del volo, si sono avuti frequenti passaggi della modalità di condotta da "P-Mode" ad "A-Mode". Quando il drone è in "P-Mode", è disponibile un insieme di procedure assistite (navigazione e rientro automatici, mantenimento autonomo della posizione ecc...); tali procedure non sono invece disponibili in "A-mode"; la ricognizione è stata pertanto effettuata sotto controllo diretto del pilota, a una distanza orizzontale di circa 500 m, prossima al limite di visibilità; non è stato quindi possibile dedicare la consueta attenzione alla scelta delle traiettorie e alle impostazioni di scatto della fotocamera.

179 immagini in formato jpg da 20 Mpx dell'area obiettivo, riprese da una quota media di 131 m sul livello del mare. Il secondo volo, della durata di circa 5 minuti, è stato effettuato al solo scopo di riscontrare le perturbazioni del magnetometro, sicché è stata ripresa una singola foto obliqua complessiva dei rottami dell'*hangar* di Wellman. Da 70 immagini del primo volo⁹, mediante un processo di elaborazione "image-based modelling" con software Agisoft Photoscan™ e Metashape™, è stato possibile ricavare un modello tridimensionale e un'ortofoto della spiaggia. Per il lettore interessato agli specifici dati tecnici dell'elaborazione di quest'ultima, una sintesi degli stessi è riportata nell'ultimo paragrafo di questo scritto.

Si precisa che, non potendosi collocare punti di controllo a terra, la georeferenziazione è stata ricavata direttamente dalle coordinate GPS di ciascuno scatto, misurate dal sistema di controllo del drone. Pertanto, l'accuratezza complessiva della georeferenziazione è da ritenersi attendibile al netto degli errori di una misura GPS non differenziale¹⁰, nonché delle inaccuranze geometriche prodotte dal software utilizzato.

L'ortofoto è stata successivamente salvata sia in modalità kmz, sia in formato geotiff, rispettivamente per facilitarne la visualizzazione pubblica mediante Google Earth™ e per consentirne l'utilizzo e ulteriore elaborazione nei normali GIS.

⁹ Le immagini sono state tutte scattate in formato JPG in modalità "time-lapse" con intervallo di 3 secondi. Il sistema era impostato in automatico sicché, nonostante le condizioni di luce fossero abbastanza buone, uniformi e non fossero visibili ombre rilevanti, i parametri di ripresa sono risultati in qualche misura variabili. Tempi di scatto: 1/30, 1/40 e 1/50 di secondo; diaframma: f/3,2 in qualche caso f/3,4; Focale fissa a 8,8 mm, ISO: 100. Sulla base dei risultati emersi in sede di elaborazione, lo scrivente è giunto alla conclusione che sarebbe stato più conveniente impostare la camera in modalità a priorità di tempi adottando valori di 1/100 di secondo o più brevi, eventualmente aumentando il valore di ISO. Alcune immagini, specie quelle coi tempi più alti, hanno presentato infatti fenomeni, fortunatamente molto lievi, di effetto "mosso", dovuti allo spostamento della piattaforma. Ciò si è verificato nonostante la bassa velocità di traslazione (compresa fra 1,5 e 3 m/s) e la quota relativamente alta di ripresa (~130 m). Questo fattore ha contribuito a degradare in alcuni punti la nitidezza della "texture", senza tuttavia compromettere la qualità complessiva dell'ortofoto che ha comunque raggiunto il livello di qualità documentale previsto in sede di pianificazione, sia in termini di errore interno stimato, sia di leggibilità dei dettagli.

¹⁰ In base a quanto riportato dal manuale tecnico del drone impiegato, un DJI Phantom 4 Pro (DJI 2017, 62), l'accuratezza del posizionamento fornita dal GPS, integrato col flight control system, è pari a $\pm 1,5$ m in orizzontale. Il dato posizionale misurato è inserito negli exif delle immagini raccolte dalla fotocamera. È da precisare che nel contesto ambientale in cui è stato fatto il rilievo, le misure GPS sono risultate a tratti discontinue e potrebbero essere state affette, in alcuni casi, da errori. Tuttavia, gli algoritmi di image-based modelling utilizzati, correlando il rilievo ottico con le posizioni GPS, hanno portato ad una restituzione complessivamente affidabile della superficie del terreno sorvolato, come si evince dal paragrafo 8.

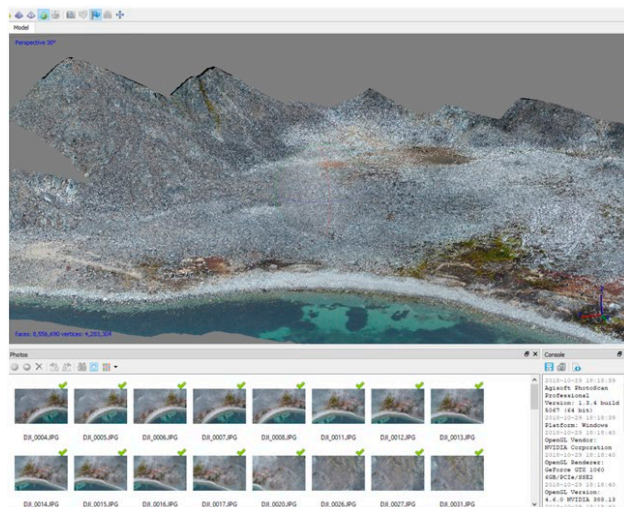


Figura 3. Schermata del software Agisoft Photoscan™ che mostra il modello fotogrammetrico tridimensionale sviluppato a partire dalle immagini selezionate dal volo Polarquest2018, al termine dell'elaborazione. Si nota facilmente l'andamento tondeggianti della spiaggia. Fonte: immagini ed elaborazione dell'autore.



Figura 4. Ortofoto visualizzata su Google Earth™ che mostra i dettagli di quanto resta dell'*hangar* realizzato presso "Camp Wellman" per il dirigibile "America". Questa modalità di visualizzazione permette facile utilizzo degli stessi file sia *offline* che *online* anche su computer di modeste prestazioni. Fonte: elaborazione dell'autore.

5. Conformazione e stato generale del sito

Di seguito si riportano considerazioni generali a partire da quanto è possibile ricavare dal modello 3D e dall'ortofoto. Osservazioni specifiche, rispettivamente su quanto è riferibile alla spedizione Andrée e alle spedizioni Wellman, sono sviluppate e discusse nei successivi paragrafi.

Virgohamna è una piccola insenatura orientata prevalentemente est-ovest; le installazioni di Andrée e Wellman furono realizzate entrambe sulla parte più occidentale della baia, in una spiaggia orograficamente ben protetta rivolta essenzialmente verso nord-est. Per quanto è stato possibile osservare, la spiaggia ha mantenuto sostanzialmente inalterate, nell'ultimo secolo, le sue dimensioni, la sua natura ampiamente sassosa e leggermente declive verso il mare, come è evidente confrontando le foto di oltre centovent'anni fa con quelle attuali.

Le alture, abbastanza ripide, che circondano l'area, costituiscono un valido riparo contro forti venti dai quadranti meridionali. Questo non evita, naturalmente, la presenza di turbolenze o correnti discensionali, rotorii ecc... Tuttavia poteva costituire una condizione tutto sommato favorevole dal punto di vista sia delle

navi appoggio, sia di aeromobili più leggeri dell'aria – come quelli di Andrée e di Wellman – che avevano necessità di guadagnare quota con davanti uno spazio libero adeguato. Esso era dato naturalmente dal braccio di mare fra Danskøya e Amsterdamøya e consentiva una più conveniente salita in direzione nord, prima di arrivare in prossimità delle alture dell'Isola Amsterdam.

Come si è detto, le spedizioni, all'atto di insediarsi a Virgohamna, trovarono presente, e utilizzarono, la cosiddetta "Pike's House". L'edificio appare in diverse foto storiche del sito. Risulta essere stato smontato e rimosso nel 1925 e i suoi resti portati a Barentsburg (Capelotti 1994, 272). Resta però ben riconoscibile, sulla spiaggia di Virgohamna, una parte della struttura di fondazione, che costituisce riferimento visuale e agevola la lettura dello spazio circostante.

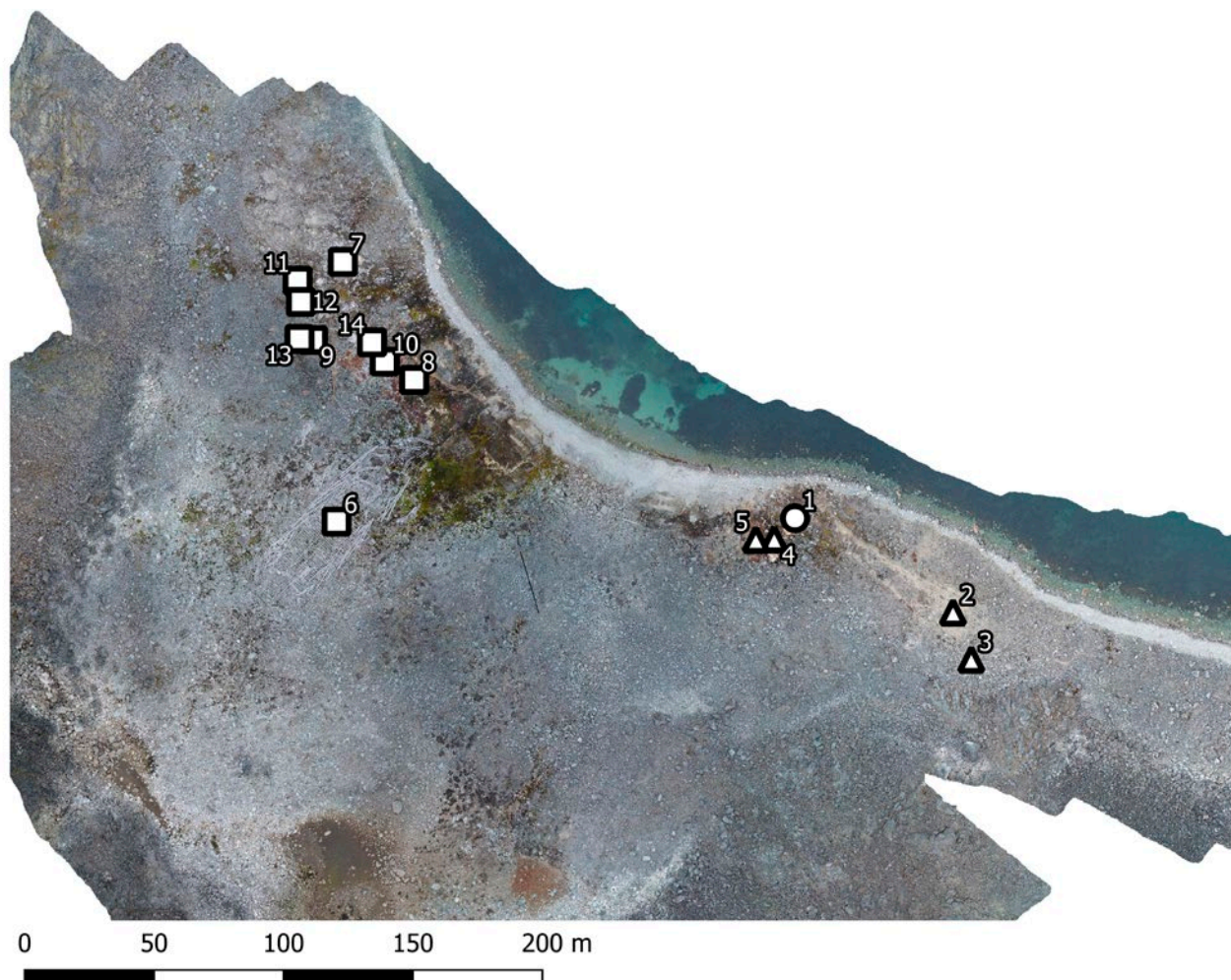


Figura 5. Ortofoto generale della spiaggia di Virgohamna con indicazione delle posizioni di alcuni reperti delle spedizioni Andrée e Wellman (Tab. 1). Fonte: immagine ed elaborazione dell'autore.

Tabella 1. Elenco degli oggetti identificati in figura 5.

Indice	Nome	Spedizioni	Note
1	“Pike’s House”	Pike 1888	Abitazione costruita per lo svernamento di Arnold Pike, utilizzata anche dalle spedizioni successive.
2	Area del ricovero Örnén	Andrée 1896, 1897	Piazzola di base del ricovero dell’aerostato Örnén, non sembra più visibile alcun elemento in alzato.
3	Residui di strutture spedizione Andrée	Andrée 1896, 1897	Frammenti residui di costruzioni riconducibili alla spedizione Andrée. Una gran parte dei materiali fu recuperata per la realizzazione del campo Wellman nel 1906.
4	Filtro idrogeno	Andrée 1896, 1897	Filtro facente parte dell’impianto di produzione dell’idrogeno della spedizione Andrée. Unico dispositivo superstite di detto impianto, il suo stato di conservazione è discreto; la struttura esterna è in metallo e legno. Il filtro aveva lo scopo di depurare l’idrogeno nel passaggio dall’impianto di produzione all’involucro del pallone
5	Sito impianto produzione idrogeno	Andrée 1896, 1897	Localizzabile da vistose chiazze di ruggine sul terreno, scarsi o nulli residui del macchinario.
6	<i>Hangar</i>	Wellman, 1906, 1907, 1909	<i>Hangar</i> a struttura lignea, rivestito in tela. Ricostruito ripetutamente e utilizzato in tutte e tre le spedizioni. Parte della pavimentazione lignea fu realizzata con materiali di spoglio dell’ <i>hangar</i> di Andrée, il resto con legname nuovo trasportato dalla Norvegia sulla nave appoggio Frithjof (Capelotti et al. 2007, 70). Parte del materiale fu rimosso per riutilizzo altrove nei decenni successivi.
7	“Wellman’s Hut”	Wellman, 1906, 1907, 1909	Edificio principale di “Camp Wellman”, poteva ospitare 40 persone (Capelotti et al. 2007, 70). Ne restano le fondamenta e molti frammenti sia di strutture, sia di oggetti.
8	Bidoni di combustibile	Wellman, 1906, 1907, 1909	Bidoni di ferro, oggi in progressivo disfacimento, adibiti allo stoccaggio del carburante per i motori a combustione interna del dirigibile.
9	Elementi ceramici	Wellman, 1906, 1907, 1909	Frammenti ceramici largamente fratturati, verosimilmente predisposti per tubazioni. È possibile che non siano mai stati utilizzati effettivamente (Capelotti, 1994, p. 271).
10	Area di resti arrugginiti	Wellman, 1906, 1907, 1909	Area di frammenti metallici in decadimento, probabilmente riconducibili alle attività di officina.
11, 12, 13	Elementi serbatoio navicella dirigibile 1907-1909	Wellman, 1907, 1909	La navicella realizzata da Vaniman per il dirigibile “America” nelle spedizioni 1907 e 1909 prevedeva un lungo serbatoio ventrale per il carburante. Sopravvivono in tutto tre elementi di tale serbatoio. Stato di degrado terminale; posizione alterata rispetto al 1993 (Capelotti 1997, 66).
14	Impianto Produzione Idrogeno	Wellman, 1906, 1907, 1909	Resti dell’impianto produzione idrogeno di “Camp Wellman”. Della struttura rimangono parti lignee dell’alzato e frammenti del macchinario.

6. Ricognizione del sito di partenza della spedizione Andrée

Il punto esatto da dove si innalzò l’Örnén (praticamente il centro del ricovero) è noto. Dalle immagini di un filmato che ritrae l’arrivo di Wellman sulla spiaggia nel 1906, si osserva che già allora il capannone di Andrée era scomparso. La foto complessiva pubblicata da Capelotti, che mostra la spiaggia delle installazioni nell’estate 1993, consente di evincere, sia pure con difficoltà a causa della distanza e dell’angolo visuale, che dell’*hangar* di Andrée sussistesse ancora qualche riconoscibile traccia al suolo e frammenti all’intorno (Cape-

lotti 1997, 29, fig. 15). Permangono ancora sul posto tracce quali singoli elementi metallici, cavi, elementi lignei riconducibili alla spedizione (Johansen et al. 2010, 176, Overrein 2015). Durante le osservazioni di Polarquest2018 non sono state rilevate evidenti tracce perimetrali dell’*hangar*, nonostante la presenza di frammenti strutturali sparsi in mezzo al pietrame circostante.

Non si è tuttavia avuta difficoltà a individuare l’area – essenzialmente una piazzola – su cui era costruito il ricovero dell’Örnén. Essa appare ancora collegata col punto ove sorgeva la “Pike’s House” – in sostanziale continuità col passato – da due stradelli parzialmente sgombrati di pietrame.

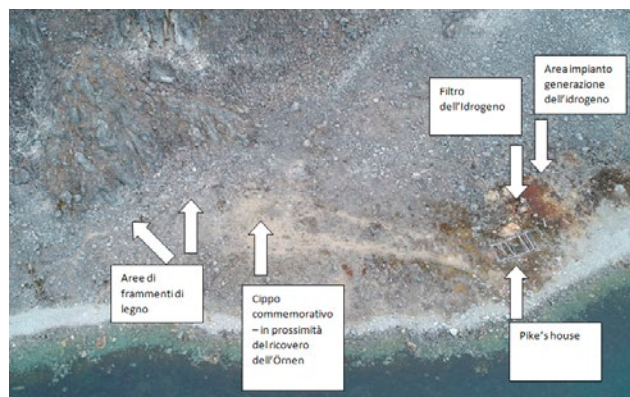


Figura 6. L'area delle installazioni della spedizione Andrée. Fonte: elaborazione dell'autore.

Stradelli analoghi collegavano infatti, ai tempi della spedizione, l'*hangar* con il piccolo preesistente edificio.

Sul luogo dell'*hangar* di Andrée fu impiantato già negli anni successivi un cippo commemorativo, costituito da un corpo di pietra prismatico con apposta un'epigrafe metallica sul lato rivolto al mare. Sulla faccia superiore vi è una piccola àncora, a ricordare l'emblema che Andrée volle per la sua spedizione. Il monumento esisteva già e fu visitato in segno di rispetto da Wellman allorché questi sbarcò a Virgohamna in preparazione per il suo primo tentativo. Per le dimensioni del manufatto, esso è facilmente individuabile anche nelle immagini aeree di oggi. Il cippo è situato al centro di un piccolo spiazzo in gran parte libero dal pietrame circostante. Esso deve ritenersi nell'immediata prossimità della base dell'*hangar* di Andrée, probabilmente all'interno del suo perimetro. Una carta schematica di Capelotti mostra il cippo in posizione leggermente spostata, verso nord-ovest, rispetto al centro di quello che fu il ricovero del pallone. Il dato coincide anche con quanto osservato da Friolo (Capelotti 1997, 32, fig. 16; Friolo 2007, 33). Nonostante la presenza di alcune probabili tracce, sfortunatamente, la ricognizione con drone non ha permesso di ricostruire con certezza l'andamento della struttura.

Il ricovero era comunque costruito su una sommaria regolarizzazione della superficie di appoggio. Su di essa, come attestato da una lettera di Strindberg, era stata posta una pavimentazione in tavolato di legno ricoperto da uno spesso strato di feltro (Smithsonian Report 1898, 405). Le immagini ricavate dal drone consentono di individuare, tutt'intorno alla piazzola del cippo, una notevole quantità di lacerti e frammenti lignei, con ogni probabilità riconducibili al disfacimento della struttura di Andrée. Si tratta di elementi piuttosto piccoli e note-

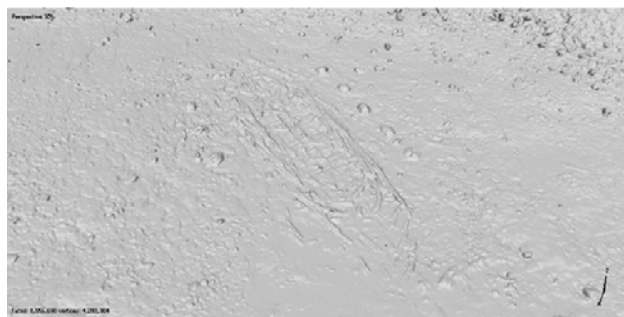


Figura 7. La *mesh* (modello tridimensionale ricostruttivo) ricavata dalla serie di immagini bidimensionali permette di riconoscere agevolmente, ai lati dell'*hangar*, la sopravvivenza di varie basi di aggancio della controventatura che un tempo rinforzava la struttura. Fonte: elaborazione dell'autore.

volmente frammentati, il che non sorprende: il ricovero dell'Örnen aveva una struttura relativamente leggera. Alla stima dall'ortofoto, la dimensione tipica dei frammenti è nell'ordine di 1-2 m.

Il poco che rimane della "Pike's House" è ancora perfettamente riconoscibile per la presenza dello scavo di fondazione rettangolare e per la sussistenza di alcuni travetti lignei che erano parte del basamento. Questi oggetti, proprio perché facilmente leggibili, sono molto diffusi sul Web nelle fotografie scattate da visitatori e operatori turistici.

Pochi metri ad ovest dei resti della "Pike's House", una larga macchia di materiale rugginoso sul terreno corrisponde al punto dove era installato l'impianto di produzione dell'idrogeno della spedizione Andrée. Resti del macchinario erano ancora ben visibili nel 1906 e, parzialmente, nel 1928 (Andrée et al. 1930, a fronte di pagina 63). Di esso oggi rimane – in pratica unico reperto, ma in stato di conservazione singolarmente buono – il dispositivo di filtraggio dell'idrogeno (Capelotti 1997, 78, fig. 58-59). Esso è ancora perfettamente visibile nelle immagini da drone e il suo stato di conservazione pare simile a quello del 1993.

7. Ricognizione dell'area di "Camp Wellman"

L'area delle installazioni di Wellman è quella che presenta il maggior numero di evidenze e offre il maggior numero di informazioni. Un dato piuttosto sorprendente è riscontrare che, ad oltre un secolo dalle spedizioni, la disposizione spaziale dei vari oggetti nell'area si è mantenuta con poche alterazioni, anche a dispetto dell'intrinseca mobilità di molti resti. Ciò è ben evidenziato dal confronto fra le figure 8 e 9.



Figura 8. Il dirigibile America sulla spiaggia di Virgohamna, appena fuori dell'hangar [1], in una foto del 1907. In primo piano, nella neve, si intravede una struttura a traliccio che si ipotizza possa essere lo scheletro – privato del rivestimento in tela – della navicella di Godard (1906) [2]. Sulla destra si nota la grossa catasta di bidoni contenenti carburante [3], sullo sfondo dei locali tecnici [4] e della “Wellman’s Hut” [5]. Fonte: Norskpolarinstitutt.

I resti di più chiaro impatto visivo alla ricognizione dall'alto sono ovviamente quelli dell'hangar. Esso appare integralmente caduto al suolo; tuttavia la disposizione di quanto ne resta permette di comprendere forma e dimensioni della struttura. È ben evidente, nonostante la natura mobile di molte parti, che l'intelaiatura è caduta in avanti, verso il mare, cioè verso nord-est.

Sono ancora visibili le strutture trasversali della pavimentazione e grandi resti delle centine che costituivano l'ossatura delle pareti e del soffitto a volta. La disposizione delle parti strutturali conferma i dati storici sulle dimensioni del fabbricato: 57 m di lunghezza, 26 di altezza, 28 di larghezza (Capelotti et al. 2007, 71-72). Le centine e le strutture della pavimentazione, come è tipico di molti resti lignei conservati sulle coste delle isole Svalbard, appaiono sostanzialmente integre e in discreto stato di conservazione, caratterizzate da una tinta fortemente schiarita, quasi biancastra, rispetto al colore naturale del legno.

L'hangar, modificato più volte, ed anche in modo sostanziale, fra il 1906 e il 1909 aveva una struttura quasi simmetrica, con chiusura protettiva mobile sul fronte (dal lato mare) e una posteriore fissa a monte, quasi a forma di abside. Come attestano le foto storiche, sulla sinistra (a nord-ovest) dell'hangar sorgevano alcuni edifici di alloggio e servizio. Quello più occidentale era l'alloggio di Wellman e del suo personale tecnico (la cosiddetta “Wellman’s Hut”). Si trattava di un edificio a pianta quadrata circa 10 m x 10 m; oggi ne rimango-

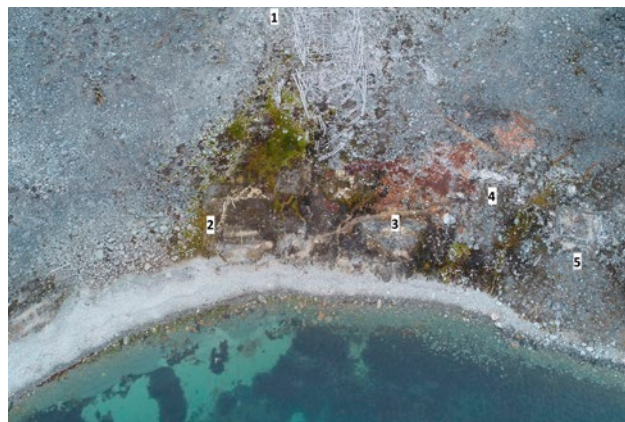


Figura 9. L'area complessivamente inquadrata nella figura 8, con indicazione delle probabili corrispondenze fra gli oggetti ripresi. Fonte: elaborazione dell'autore.

no, ben riconoscibili, le fondazioni in pietra. Immediatamente ad est della “Wellman’s Hut” era un'officina costituita di due corpi di fabbrica (uno a sud e l'altro a nord), in cui si trovavano attrezzature, un locale caldaie e un motore a vapore. Di questo complesso restano alcune macerie del fabbricato meridionale, secondo Capelotti a seguito del crollo su se stessa della struttura; nonché poche tracce, di assai incerta identificazione e con consistenti segni di incendio, di quello settentrionale (Capelotti 1997, 39).

Ad est dell'officina era l'installazione di produzione e pompaggio dell'idrogeno; è possibile riconoscerne le tracce in prossimità dell'imbocco dell'hangar. I vari impianti si avvalevano di tubazioni in ceramica e ferro, che appaiono oggi distrutte ma ancora largamente *in situ*. I resti sono chiaramente riconoscibili e permangono non distanti da quella che dovette essere la loro posizione originaria, a ridosso di un evidente accumulo di barili metallici. Questi ultimi, destinati allo stoccaggio del combustibile, appaiono in corso di progressivo disfacciamento, come evidenziato dall'ampio accumulo di materiale rugginoso incoerente all'intorno. Un'ampia zona ricca di altro materiale ferroso in posizione sud-occidentale rispetto al precedente comprende parti metalliche abbandonate, scarti di lavorazione e rottami provenienti dall'officina. Si tratta del “giant rust heap” già evidenziato da Capelotti e ben visibile ancora oggi nelle riprese aeree (Capelotti 1994, 272).

L'aerofotogrammetria speditiva permette di riconoscere e misurare in modo approssimativo le dimensioni di tutti questi elementi, come pure dei resti delle strutture lignee e tracce di fondazioni riconducibili agli edifici.

Si ritiene di poter individuare tuttora – nonostante la mobilità e la deperibilità dei materiali, rispettivamente

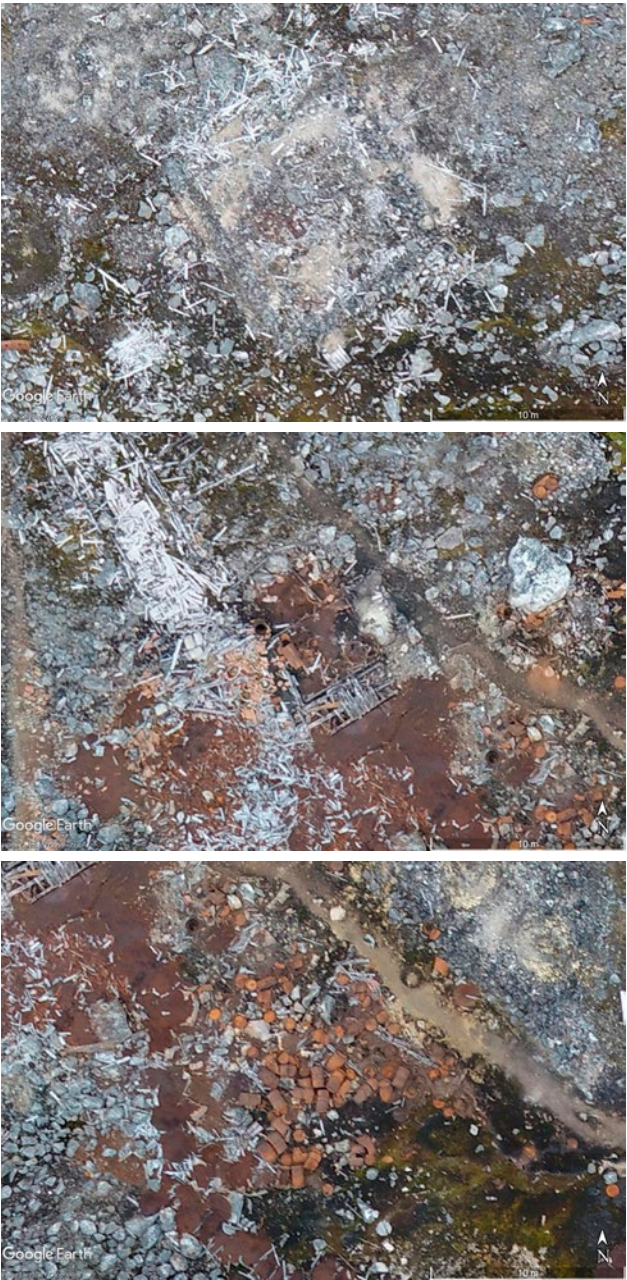


Figura 10. Resti della base di Wellman. In alto, i ruderi della “Wellman’s Hut”, di cui può agevolmente riconoscersi la pianta. Nella foto al centro, resti e rottami dell’impianto di generazione dell’idrogeno e dell’annessa officina. L’immagine in basso mostra un gran numero di bidoni per il carburante.

legno e ferro – elementi delle due navicelle del dirigibile America: quella di Godard del 1906 e quella di Vaniman del 1907-1909, entrambe abbandonate sul posto da Wellman dopo la cessazione delle attività. Tutti e due i relitti erano stati descritti da Capelotti nel 1994 e 1997,

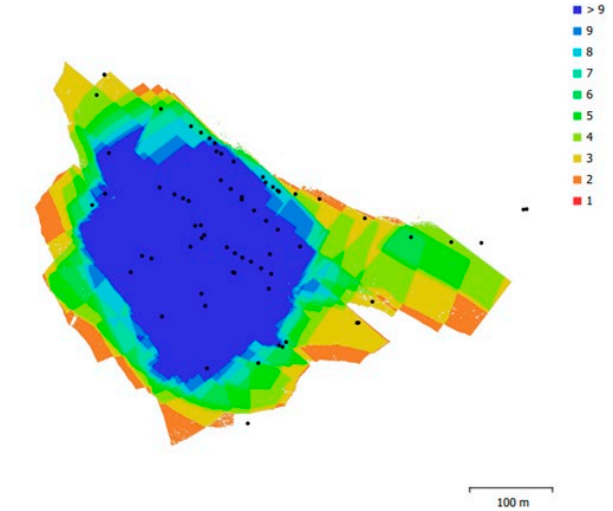


Figura 11. Numero di immagini sovrapponibili per area di ripresa. I punti neri rappresentano la posizione associata a ciascuno scatto. Fonte: elaborazione dell’autore.

ed è stata una grande sorpresa, per lo scrivente, riscontrare che, dopo oltre vent’anni dalla ricerca dello studio americano e a 112 e 109 anni rispettivamente dal loro abbandono, frammenti delle navicelle siano ancora individuabili, benché ormai in terminale disfacimento.

Per quanto è stato possibile rilevare dal drone, il relitto della navicella del 1906 – se correttamente identificato – è ridotto ad alcuni elementi della struttura lignea, ormai separati e di prossima probabile dispersione. Della navicella del 1907-1909 resta invece riconoscibile, sia pure frammentato in tronconi, il lungo serbatoio metallico tubolare che conteneva il carburante.

Gli elementi superstiti della navicella del dirigibile America appaiono chiaramente spostati rispetto alla loro posizione del 1993, ancora documentata come tale nel 2007 (Bjerk, Johannesen 2007, 6 e 32). Sono, altresì, in condizioni di più avanzato disfacimento.

Tabella 2. Riepilogo dei dati tecnici relativi alle riprese effettuate.

Numero di immagini	70
Quota media di ripresa	131 m
Risoluzione al suolo	3.23 cm/pixel
Area di copertura complessiva	0.132 km ²
Posizioni della camera	70
Tie Points	100,023
Projections	527,380
Reprojection error	0.365 pixel

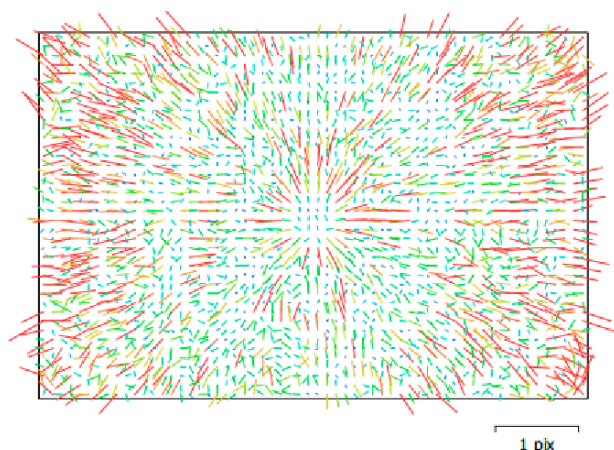


Figura 12. *Image residuals* per la fotocamera FC6310, non precali-brata, utilizzata durante la ricognizione. Fonte: elaborazione dell'autore.

Tabella 3. Coefficienti di calibrazione e matrice di correlazione.

	Value	Error	F	Cx	Cy	B1	B2	K1	K2	K3	K4	P1	P2
F	3648.51	0.69	1.00	0.12	-0.92	0.81	0.17	0.17	-0.22	0.30	-0.36	-0.03	-0.07
Cx	-16.1788	0.18		1.00	-0.16	0.12	0.90	0.05	-0.04	0.06	-0.06	0.53	-0.13
Cy	29.0345	0.62			1.00	-0.96	-0.24	-0.16	0.22	-0.30	0.36	0.04	0.18
B1	-0.509421	0.13				1.00	0.21	0.12	-0.21	0.28	-0.33	-0.06	-0.03
B2	0.233128	0.061					1.00	0.05	-0.06	0.07	-0.08	0.15	-0.14
K1	0.009843	4.3e-005						1.00	-0.90	0.86	-0.80	0.02	-0.21
K2	-0.0473773	0.0002							1.00	-0.98	0.95	-0.00	-0.00
K3	0.0853066	0.0004								1.00	-0.99	0.00	0.00
K4	-0.0508311	0.00027									1.00	-0.00	-0.00
P1	-0.00062184	6.3e-006										1.00	-0.05
P2	0.000377905	7.8e-006											1.00

8. Estratti dai report di elaborazione “Image-Based” e commento agli stessi

Le immagini acquisite durante i voli sono state sottoposte ad una prima elaborazione con software Agisoft Photoscan™ e, successivamente, ad un secondo processo indipendente con software Agisoft Metashape™. I risultati conseguiti sono apparsi sostanzialmente conformi in entrambe le circostanze, ma si riportano di seguito solo i risultati dell'elaborazione considerata definitiva con Metashape. Il workflow adottato è quello proposto come standard dalla casa produttrice ed è stato seguito in entrambe le procedure (Agisoft 2016, 2019). Esso è consistito nei seguenti passaggi: allineamento delle immagini, con creazione di una “nuvola di punti sparsa”; realizzazione di una “nuvola di punti densa”; costruzione di una *mesh* (superficie tridimensionale ricostruita) su cui è stata successivamente applicata la texture. Al fine di chiarire gli aspetti qualitativi del

lavoro effettuato, di seguito si riportano alcuni estratti – tradotti ove possibile dall'autore in Italiano per maggior facilità di lettura – dal report generato dal software a conclusione dell'elaborazione. Il report fornisce informazioni, per lo più numeriche, circa la qualità dei dati in ingresso e le modalità di elaborazione. In questa sintesi sono riportati solo gli estratti riferiti all'ortofoto. La fig. 10 rappresenta l'area complessivamente ripresa e il numero di immagini sovrapponibili per la determinazione della geometria del terreno. La resa della modellazione è ritenuta migliore quanto maggiore è il numero di immagini che riprendono una certa zona da più angolazioni. Premettendo che, con la stereoscopia, la quantità minima di immagini necessarie per restituire tridimensionalmente un'area è pari a 2, si specifica che la zona della Pike's House e delle installazioni di Andrée è caratterizzata da una copertura compresa fra 3 e 5 immagini per punto; quella delle installazioni di Wellman raggiunge i massimi livelli di copertura con 8, 9 o più immagini sovrapponibili per punto. Nei prospetti che seguono, per coerenza con le indicazioni tecniche standard, il separatore decimale è il punto.

Di seguito sono riportati i dati di calibrazione della fotocamera come ricavati a posteriori dal software.

Dimensione d'immagine: 5472 x 3648 pixel.

Lunghezza focale: 8.8 mm.

Dimensione del pixel: 2.41 x 2.41 μm

Nella Fig. 13 e nella Tab. 4 vengono riportati i possibili errori nelle posizioni stimate della fotocamera.

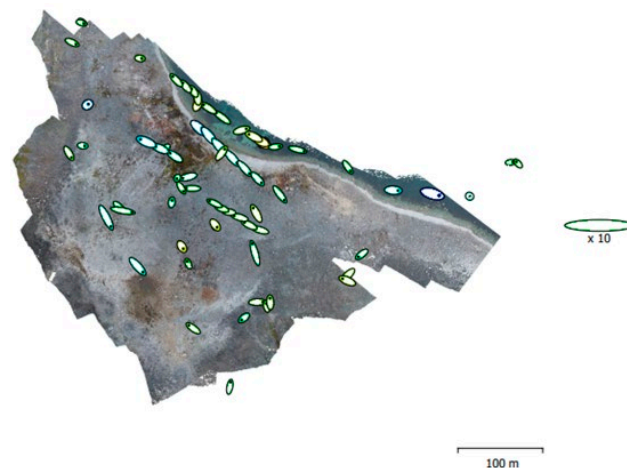


Figura 13. Posizioni stimate della fotocamera (puntini neri) e valutazioni dei possibili errori di stima. Gli errori combinati di longitudine e latitudine (indicati come x e y rispettivamente) sono rappresentati dall'allungamento (moltiplicato per un fattore 10 a fini di una migliore leggibilità) e dall'orientamento delle ellissi. Fonte: elaborazione dell'autore.

Tabella 4. Errore medio nella stima di posizionamento della fotocamera (in metri). Fonte: elaborazione dell'autore.

X error (m)	Y error (m)	Z error (m)	XY error (m)	Total error (m)
0.906451	0.760511	0.910943	1.18323	1.49327

Tabella 5. Parametri di elaborazione delle ortofoto realizzate. Fonte: elaborazione dell'autore.

General	Cameras	70
	Aligned cameras	70
Point-Cloud	Coordinates system	WGS 84 (EPSG::4326)
	Rotation Angles	Yaw, Pitch, Roll
	Points	100,023 of 107,142
	RMS reprojection error	0.176641 (0.36506 pix)
	Max reprojection error	0.530317 (5.74095 pix)
	Mean key point size	2.11177 pix
	Point colors	3 bands, uint8
	Key points	No
	Average tie point multiplicity	5.70799
	Alignment parameters	Accuracy
Dense Point Cloud	Generic preselection	Highest
	Reference preselection	Yes
	Key point limit	80,000
	Tie point limit	8,000
	Adaptive camera model fitting	Yes
	Matching time	8 minutes, 3 seconds
	Alignment time	1 minutes, 8 seconds
	Points	196,734,205
	Point colors	3 bands, uint8
	Depth maps generation parameters	Quality
Orthomosaic	Filtering mode	Mild
	Processing time	11 hours, 31 minutes
	Dense cloud generation parameters	Processing time
	Size	1 hours, 43 minutes
	Coordinate system	20,018 x 14,583
	Colors	WGS 84 (EPSG::4326)
	Blending mode	3 bands, uint8
	Surface	Mosaic
	Enable hole filling	Mesh
	Processing time	Yes
Reconstruction parameters		2 minutes, 48 seconds

L'elaborazione è stata effettuata con software Agisoft Metashape versione 1.5.5.9097 su sistema operativo Windows a 64 bit. Nella Tab. 5 sono riportati i relativi parametri.

Al fine di valutare l'utilità della ricognizione svolta è importante accertare, almeno approssimativamente, l'accuratezza metrica dell'ortofoto. La principale difficoltà in questo senso è che la ricognizione non ha potuto avvalersi del riferimento a punti di controllo topograficamen-

te determinati a terra. La georeferenziazione e la restituzione dell'ortofoto sono state quindi ricavate dal software correlando i dati posizionali associati a ciascuna delle immagini sorgente con le procedure geometriche per ricavare il modello "image-based". Gli errori possono quindi riguardare sia la restituzione metrica degli oggetti, sia il posizionamento spaziale di un oggetto pur sostanzialmente restituito correttamente dal punto di vista morfologico. Mancando la "verità a terra" e non

risultando disponibile documentazione topografica o telerilevata di qualità idonea a consentire raffronti, questo secondo tipo di inaccuratezza è di più difficile accertamento, sicché le considerazioni che seguono devono più che altro considerarsi riferite alla restituzione morfologica.

L'unico grande oggetto visibile al suolo, per il quale siano disponibili misure attestata, è l'hangar di Welman. La sua struttura è però in rovina e non è facile individuare i punti esatti da cui partire e a cui arrivare per cercare di confermare i dati. Le misure del manufatto, ricavabili da Capelotti et al. 2007, 71-72, erano 57 m di lunghezza, 26 di altezza, 28 di larghezza. Si può tentare una misura di larghezza utilizzando come riferimento le centine trasversali del pavimento, alcune decine delle quali appaiono ancora in situ e relativamente integre, benché poche siano ben conservate fino alle estremità. La misura di questi oggetti sull'ortofoto risulta tipicamente fra i 27 e i 28 m. Ancora più arduo è misurare la lunghezza apparente di quanto resta dell'hangar. Si può tentare di farlo utilizzando come riferimento l'ultima centina parzialmente conservata verso monte (sud-ovest) e la prima a nord-est, apparentemente molto rovinata ma perfettamente in linea con una sistemazione abbastanza regolare del pietrame che verosimilmente corrispondeva al termine della base della pavimentazione lignea: la misura sull'ortofoto è di 56,5 m. In entrambi i casi precedenti, si ritiene di poter considerare un errore certamente inferiore al metro. Un altro gruppo di oggetti su cui è possibile tentare un riscontro di misura è dato dai tre tubi metallici superstiti del serbatoio della navicella di Vaniman, descritti da Capelotti 1997, 64-66, e individuati rispettivamente come "southern", "middle" e "northern". Non è naturalmente possibile escludere che nel corso del tempo gli elementi abbiano subito deformazioni e frammentazioni mutando, sia pur di poco, le proprie dimensioni. Alla ricognizione del drone nel 2018 è risultato che il "southern" e il "middle" sono stati smossi e si trovano ora rispettivamente circa 25 e 17 m più nord rispetto alle loro posizioni del 1993. Il "northern" è invece tuttora nella posizione che occupava quando fu documentato dall'archeologo statunitense. Rimangono però sul terreno evidenti tracce delle posizioni iniziali dei due elementi spostati, tali da consentire misure comparative agevoli. Riportiamo quindi di seguito, per ciascun elemento, le misure dichiarate da Capelotti nella pubblicazione citata, la misura della traccia rimasta sul terreno e la misura dell'oggetto corrispondente nella posizione attuale. Per il "southern" Capelotti indica 22 piedi e 6 pollici pari a m 6,86. La traccia sul terreno appare di m 6,8, la lunghezza dell'elemento appare di m

6,2. Per il "middle", Capelotti indica 24 piedi e 8 pollici, pari a m 7,52. La traccia sul terreno appare di m 7,3 e l'elemento appare di m 7,3. Infine, l'elemento "northern", tuttora nella sua posizione del 1993, era indicato da Capelotti 23 piedi e 5 pollici, pari a m 7,14 e nell'ortofoto appare di m 6,9. Sulla base di questi confronti, bisognerebbe ritenere l'errore certamente inferiore a 0,5 m. Con riferimento alla fig. 11, è necessario precisare, naturalmente, che tanto l'hangar quanto i piccoli frammenti di navicella si trovano entro l'area in cui ciascun punto risulta ripreso in almeno 7 immagini sorgente: il grado di accuratezza pertanto sarà da considerarsi più basso nelle zone (fra cui la Pike's House e le installazioni di Andrée) dove la copertura di immagini scende a 3-5 immagini.

In ultima analisi, si ritiene verosimile che nelle aree di maggior interesse dell'ortofoto l'errore di restituzione morfologica possa considerarsi nell'ordine di 0,5 m o inferiore; in generale, comunque, esso è da ritenersi certamente inferiore (anche di molto) a 1 m.

9. Conclusioni

Di fronte alla fragilità del sito storico di Virgoamna, il provvedimento delle autorità norvegesi di limitare e regolare gli accessi appare del tutto condivisibile. Considerando il paragone coi rilievi effettuati da Capelotti nel 1993, la ricognizione condotta dal gruppo Polarquest2018 non ha potuto fisicamente accedere al luogo storico e quindi non ha potuto svolgere una ricognizione diretta e puntuale dello stato di conservazione dei manufatti. A fronte tuttavia della cartografia speditiva presentata dall'autore di quello studio al termine di diciotto giorni di rilievi, è apparsa rilevante, a vantaggio di Polarquest2018, la brevità dei tempi di ricognizione (20 minuti circa) e di elaborazione dei dati (72 ore circa) per ottenere un modello fotogrammetrico tridimensionale e una ortofoto.

La tecnica proposta (sorvolo speditivo con droni ed elaborazione mediante software di fascia *low-cost*) è quindi certamente consigliabile per un monitoraggio periodico del sito. Tale monitoraggio è opportuno anche per la grande quantità di materiali mobili tuttora presenti. Detti materiali, per giunta, appaiono assai deperibili e in perdurante corso di degrado.

Lo studio dei resti materiali a Virgoamna può avere notevole utilità per la comprensione delle vicende storiche che vi si svolsero.

Nel caso della sperimentazione qui presentata, è stato possibile documentare lo stato attuale dell'area, in tempi assai brevi e a costi notevolmente bassi, alme-

no dal punto di vista delle strutture e delle persone cui è demandata la conservazione del sito. Il *workflow* di acquisizione, elaborazione e pubblicazione dei dati è, inoltre, facilmente ripetibile e di sicura validità documentaria.

Esso può essere proposto in affiancamento a varie forme di rilievo e osservazione di questo e molti siti analoghi, alle Svalbard o in altre regioni.

Ciò posto, sembra comunque utile richiamare l'importanza di programmare, con una giusta prospettiva di lungo periodo, misure di protezione per un luogo di altissima sensibilità ambientale ed archeologica. Esso infatti sopravvive ancora come testimonianza preziosa della storia e dell'antropologia delle esplorazioni dirette verso il Polo Nord tra la fine dell'Ottocento e i primi del Novecento.

Un'ultima considerazione deriva all'autore dall'aver potuto trascorrere un pur breve tempo al cospetto del luogo e delle memorie in esso conservate. Molte esperienze di ricerca della geografia attuale ricordano che in ogni viaggio di studio la possibilità di riportare un'impressione o una sensazione può essere altrettanto importante dell'aver raccolto dati o misure. Da quella breve sosta sulle acque tranquille di fronte alla spiaggia di Virgohamna è stato naturale, anche per l'autore, ricavare impressioni indelebili. La solennità del silenzio di quel luogo remoto e la suggestione creata da quei panorami sospesi nel tempo raccontano ancora, attraverso resti tangibili, di quella potente chiamata allo spirito umano che spinse gli uomini del passato a dirigersi verso l'ignoto.

Ringraziamenti

L'autore desidera esprimere la propria gratitudine a Paola Catapano, Peter Gallinelli, Michael Struik e l'Associazione Polarquest2018 per aver reso possibile lo svolgimento di questa attività di ricerca; a Sandro Russello e all'azienda FlyToDiscover per l'assistenza tecnica continuativa e puntuale nella realizzazione e nel *deployment* dei sistemi aeromobili a pilotaggio remoto impiegati nel corso della spedizione; ad Arturo Gallia ed Emiliano Tondi per le preziose indicazioni offerte nella fase di elaborazione dei dati e di restituzione cartografica; a Francesco Battaglini per l'attento lavoro di revisione delle bozze; a Rossella Belluso e Orazio La Greca per il sostegno costante con cui hanno accompagnato lo sviluppo di questo lavoro fin dai primi momenti della preparazione.

Questo scritto è dedicato al ricordo della Prof.ssa Cristina Gemo La Greca (1948-2019), geografa, maestra ed amica.

Riferimenti bibliografici

Agisoft (2019). *Agisoft Metashape User Manual: Professional Edition*, Version 1.5.

Agisoft (2016), *Agisoft PhotoScan Manuale d'Uso: Versione Professional*, Versione 1.2.

Andrée, S.A., Strindberg, N., Fraenkel, K., (1930). *Con l'“Aquila” verso il Polo*. Verona, Arnoldo Mondadori Editore.

Andrée, S.A., Strindberg, N., Fraenkel, K., (1931). *The Andrée Diaries: Being the Diaries and Records of S.A. Andrée, Nils Strindberg, and Knut Fraenkel*. London, John Lane The Bodley Head.

Anna's heart is buried with 1897 explorer (2000). *The Province* (27 febbraio).

Barr, W. (2006). Polarfahrer: Im Banne der Arktis [Polar Traveller: Under the Spell of the Arctic]. *Arctic*, 59, 1, 98.

Bjerk, A.H.B., Johannesen, L.J., (2007). *Virgohamna, I Lufta mot Nordpolen*. Longyearbyen, Sysselmannen på Svalbard.

Bristow, D.L., (2018). *Flight to the Top of the World. The adventures of Walter Wellman*. Chapel Hill (NC) University of Nebraska Press.

Cailliez, J.C., (2006, ottobre). *Première tentative d'Atteindre le Pôle Nord en dirigeable: l'expédition W. Wellman (1906-09)*. <http://www.pionnair-ge.com/spip1/spip.php?article199>

Capelotti, P.J., (1994). A Preliminary Archæological Survey of Camp Wellman at Virgohamn, Danskøya, Svalbard. *Polar Record*, 30, 265-276.

Capelotti, P.J., (1997). *The Wellman Polar Airship Expeditions at Virgohamna, Danskøya, Svalbard – A Study in Aerospace Archaeology*. Oslo, Norsk Polarinstitutt.

Capelotti, P.J., (1999). Virgohamna and the Archaeology of Failure. In Wrakberg, U., (a cura di). *The Centennial of S.A. Andrée's North Pole Expedition. Proceedings of a Conference on S.A. Andrée and the Agenda for Social Science Research of the Polar Regions*. Stoccolma, Royal Swedish Academy of Sciences, 30-41.

Capelotti, P.J., Van Dyk, H., Cailliez, J.-C., (2007). Strange Interlude at Virgohamna, Danskøya, Svalbard, 1906: The Merkelig Mann, the Engineer and the Spy. *Polar Research*, 26, 64-75.

Directorate for Cultural Heritage (2000, maggio). *Regulations concerning area protection and regulation of access to Virgohamna in Svalbard*. <https://www.sysselmannen.no/>

- globalassets/sysselmannen-dokument/english/regulations/regulations_concerning_area_protection_and_regulation_of_access_to_virgohamna_in_svalbard__engelsk__ifuzr.pdf
- DJI (2017), *Phantom 4 Pro/Pro+ – User Manual*, V1.2 2017.03.
- Ferrante, O., (1985). *Umberto Nobile*. Roma, Claudio Tatangelo Editore, 2 voll.
- Friolo, R., (2005). L'evoluzione geostorica dei raccordi interoceanici fra l'Atlantico e il Pacifico. La rilevanza itineraria del lontano settentrione. *L'Universo*, 85 (3), 372-406.
- Friolo, R., (2007). *I porti scomparsi*. Roma, Rivista Marittima.
- Hisdal, V., (1976). *Geography of Svalbard: a short survey*. Oslo, Norsk Polarinstitut.
- Johansen, B.F., Prestvold, K., Overrein, Ø., (2010). *Cruisehåndbok for Svalbard*. Tromsø, Norsk Polarinstitut.
- Letters from the Andrée Party. (1898). In *Smithsonian Report for 1897*, Washington, Government Printing Office, 401-412.
- Lewis-Jones, H., (2008). 'Balloonacy': Commander Cheyne's Flight of Fancy. *Polar Record*, 44, 289-302.
- McCormack, D.P., (2008). Engineering Affective Atmospheres on the Moving Geographies of the 1897 Andrée Expedition. *Cultural Geographies*, 15, 413-430.
- Nansen, F., (1920). *Enferdt til Spitsbergen*. Kristiania, Jacob Dybwads Forlag.
- Nelson, S.T., (1993). Airships in the Arctic. *Arctic*, 46, 278-283.
- Nobile, U., (1930). *L'Italia al Polo Nord*, Milano, Mondadori.
- Nobile, U., (1975). *Ali sul Polo. Storia della conquista aerea dell'Artide*. Milano, Mursia.
- Overrein, Ø., e altri (2015, giugno). *Virgohamna* [79° 40' N 10° 30' E]. <http://cruise-handbook.npolar.no/en/nord-vesthjornet/virgohamna.html>
- Pelliccioni, F., (2004, marzo). Corsari alle Svalbard (interlopers). *Rivista Marittima*, CXXXVII, 195-198.
- Popat, S., (2016). Missing in Action: Embodied Experience and Virtual Reality. *Theatre Journal*, 68, 357-378.
- Stange, R., (2012). *Spitsbergen – Svalbard. A complete guide around the Arctic archipelago*. Spitsbergen, Rolf Stange.
- Trojani, F., (1964). *La coda di Minosse. Vita di un uomo, storia di un'impresa*. Milano, Mursia.
- Umbreit, A., (1991). *A Guide to Spitsbergen*. Chalfont St. Peters, Bradt.



Citation: L. Mundula, L. Spagnoli (2019) Terre mutate: un cammino tra resilienza e *slow tourism*. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 2(2): 117-130. doi: 10.13128/bsgi.v2i2.799

Copyright: © 2019 L. Mundula, L. Spagnoli. This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<http://www.fupress.com/bsgi>) and distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

For Italian evaluation purposes: Luisa Spagnoli takes responsibility for sections 3, 4 and 6 and Luigi Mundula for sections 1, 2 and 5.

Terre mutate: un cammino tra resilienza e *slow tourism*

Changed Lands: a Path Between Resilience and Slow Tourism

LUIGI MUNDULA¹, LUISA SPAGNOLI²

¹ *Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura (DICAAR), Università degli Studi di Cagliari, Cagliari, Italia*

² *Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea, CNR, Roma, Italia*
E-mail: luigimundula@unica.it; luisa.spagnoli@isem.cnr.it

Abstract. In the last few years, the term “resilience” has entered powerfully in the policies and practices concerning the territorial development. Concept not new and born in the mechanical and engineering field, it has moved on to ecology and, subsequently, to social sciences, including geography. Precisely from a geographical point of view, that is to say, interpreting the territory through the paradigm of systemic complexity, it is possible to read this phenomenon in a dynamic and procedural sense: the response to change, due to different types of trauma, not simply in an adaptive way (passive), but through a reaction, that is by implementing a “regenerative” response from the territory and, therefore, from its communities. In other words, there is a community resilience that manifests itself through the ability of human groups to resist radical change, not only due to natural but also social upheavals.

These are the assumptions to investigate the phenomenon of slow travel, of the journey through the “changed lands” due to the earthquakes that hit the central Apennines between 2009 and 2017. A journey of community resilience motivated by a strong bottom-up participation. The contribution, thus, aims to describe the meaning and the dimension that this path is taking, and to tell, also through the narratives of its protagonists, its main stages.

Keywords: resilience, slow tourism, bottom-up participation, territorial development.

Riassunto. Negli ultimi anni il termine “resilienza” è entrato prepotentemente nelle politiche e nelle prassi riguardanti lo sviluppo del territorio. Concetto non nuovo e nato nell'ambito meccanico e ingegneristico, è passato all'ecologia e, successivamente, alle scienze sociali, tra cui non ultima la geografia. E proprio in un'ottica geografica, interpretando cioè il territorio attraverso il paradigma della complessità sistemica, è possibile leggere questo fenomeno in un'accezione dinamica e processuale: la risposta al cambiamento, dovuto a traumi di diverso tipo, non semplicemente secondo modalità adattive (passive), bensì attraverso una reazione, cioè mettendo in atto una risposta “rigenerativa” da parte del territorio e, quindi, delle sue comunità. In altre parole, esiste una resilienza comunitaria che si manifesta attraverso la capacità dei gruppi umani di resistere a un cambiamento radicale, non solo dovuto a stravolgimenti di tipo naturale, ma anche sociale.

Questi i presupposti; per indagare il fenomeno del viaggio lento, del cammino attraverso le “terre mutate” a causa dei terremoti che hanno colpito l'Appennino centrale tra il

2009 e il 2017. Un viaggio della resilienza di comunità motivato da una forte partecipazione dal basso. Il contributo, così, si propone di descrivere il significato e la dimensione che questo cammino sta assumendo, e di raccontare, anche attraverso le narrazioni dei suoi protagonisti, le sue principali tappe.

Parole chiave: resilienza, turismo lento, partecipazione dal basso, sviluppo territoriale.

1. I Cammini e lo *slow tourism*

L'idea dello *slow tourism* (turismo lento) nasce come recente "spin-off" del concetto più generale di turismo sostenibile che, a sua volta, si inquadra in quello di sostenibilità e sviluppo sostenibile, definito come uno "sviluppo che soddisfa i bisogni del presente senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare i propri bisogni" (World Commission on Sustainable Development 1987). La derivazione del turismo sostenibile è nata in risposta all'impressionante crescita dell'industria del turismo avvenuta a partire dalla seconda metà del secolo scorso (World Travel and Tourism Council 2012), che, basandosi su un modello di processo di massa, ha iniziato a generare effetti negativi nelle comunità ospitanti. Pertanto, il turismo sostenibile comprende le attività (sia convenzionali che alternative) che sono compatibili e che possono contribuire allo sviluppo sostenibile (Ziu 2003) ed è stato definito come un turismo che risponde alle esigenze dei visitatori, delle comunità ospitanti, dell'ambiente e dell'industria, prendendo in considerazione i suoi impatti economici, sociali e ambientali attuali e futuri (UN World Tourism Organization 2005).

Derivato dal movimento *slow food* (Myhrvold et al. 2011; Lowry, Lee 2016), il concetto di turismo lento è nato in Italia come un caso speciale di turismo sostenibile che contrappone le pratiche tradizionali e di massa del turismo attraverso la promozione di forme di trasporto ecocompatibili che comportano viaggi più brevi e soggiorni più lunghi (Dickinson et al. 2011). La filosofia alla base del turismo lento, in coerenza con il movimento "slow" punta a ridefinire i concetti di tempo, produttività ed efficienza nel rispetto della persona e dell'ambiente, imparando a conoscerlo e assaporando ogni momento. Persegue quindi il godimento del territorio sottolineando allo stesso tempo quanto sia essenziale rispettarlo. Scegliendo di viaggiare con i mezzi pubblici o facendo escursioni a piedi, in bicicletta e cavalcando, i turisti lenti fanno un'esperienza unica di tranquillità che consente loro, da una parte, di apprezzare la natura e,

dall'altra, di scoprire o approfondire la conoscenza della cultura locale, ad esempio in termini di stile di vita, storia, arte, architettura, religione e cucina. Pertanto, l'esperienza del turismo lento si rivela un momento di relax anziché un interludio stressante tra casa e destinazione (Gardner 2009).

Il turismo lento, conseguentemente, non può coincidere con un'offerta di massa. È un turismo legato al territorio in termini di paesaggio e di punti di interesse che possono essere sia di tipo materiale (paesaggi, monumenti, musei, borghi) sia di tipo immateriale (tradizioni, religione, sapori). Il turista lento vuole vivere se stesso, il territorio, la cultura e la società che lo circonda con nuova consapevolezza del momento intrinseco in cui si trova a viverlo, prendendosi il tempo necessario per farlo, sceglie infatti luoghi di pregio paesaggistico che necessitano di tempi di percorrenza più lenti per coglierne le sfumature; questo consente al turista di stabilire anche un contatto più stretto con la comunità locale che può beneficiare di tale modello in termini sia di sviluppo consapevole e rispettoso del territorio sia di creazione di nuove opportunità imprenditoriali.

Il turismo lento riesce così a mettere in valore il patrimonio intangibile del territorio con riferimento alle sue qualità topiche, paesistiche e ambientali (Turco 2012) che fanno di esso, nelle parole di Dematteis (2013), un milieu, cioè un contesto complesso capace di sostenere visioni, progettualità e azioni strategiche. Per raggiungere un tale obiettivo le comunità locali rivestono un ruolo centrale, poiché se è vero da un lato che il successo turistico di un territorio è determinato dall'attrattività che lo stesso è capace di esercitare, dall'altra è anche frutto della propensione degli abitanti a internalizzare il turismo, a considerarlo, in altre parole, come un elemento integrato nel loro contesto di vita e a supporto della propria crescita (Burini 2018) e tale da non snaturare la forma identitaria del proprio territorio (Casti 2015).

Tale approccio porta a focalizzare l'azione sulle potenzialità paesaggistiche del territorio, ma soprattutto su come queste possano costituire l'avvio di un processo di rigenerazione territoriale che veda in prima fila la comunità locale in quanto capace di progettare e promuovere il proprio sviluppo in un'ottica di sostenibilità (Castiglioni, De Marchi 2009; Dal Borgo, Maletta 2015).

Lo *slow tourism* si dirama così nel territorio attraverso una rete di percorsi eco-compatibili perlopiù non formalizzati. Questa rete sta però recentemente trovando una sua espressione e attivazione attraverso forme più istituzionali: i cosiddetti "cammini". Questi, se da un lato per comodità sono riconducibili a obiettivi specifici (religiosi, culturali, sport e tempo libero, ecc.), di fatto hanno molteplici finalità che si mischiano tra loro, come

pure le modalità con cui vengono percorsi (pedonale, ciclabile, ippovia ed altro). In altri termini, è una rete ad alta flessibilità, che si manifesta nelle sue molteplici tracce, sia al mutare delle stagioni e delle condizioni meteorologiche e sia dell'accessibilità delle emergenze (storiche, culturali e ambientali, ecc), ma soprattutto nelle esigenze individuali di una comunità versatile, tecnologica e allo stesso tempo fortemente radicata nei luoghi o curiosa del sapere locale.

In Italia è presente una fitta rete di cammini che si attesta approssimativamente intorno ai settemila chilometri, dai quali sono esclusi i numerosi percorsi non ancora valorizzati. Al fine di promuovere la mobilità slow e di valorizzare questa fitta rete di cammini, il MiBACT ha istituito l'*Atlante dei Cammini d'Italia* (<http://www.turismo.beniculturali.it/home-cammini-ditalia/>), un contenitore che raccoglie ad oggi 44 itinerari, rispondenti alle linee guida dettate dalla direttiva ministeriale. Si tratta di cammini percorribili a piedi o con altro sistema di mobilità dolce sostenibile, ognuno dei quali è caratterizzato da un'offerta turistica differente che può essere rappresentata dai borghi storici, da peculiarità di tipo enogastronomico, dalla presenza di particolare patrimonio storico, culturale e ambientale nonché dalla connotazione di tipo religioso. La rete dei cammini della Direzione Generale del turismo costituisce la nervatura principale nazionale, sulla quale si innestano cammini meno noti e lo stesso turismo sportivo, che trascina con sé concetti che vanno oltre la conoscenza e il sapere per sconfinare sulla diffusione dell'accoglienza sino alla pace.

Un particolare cammino che le presenti riflessioni intendono analizzare riguarda un itinerario attraverso l'Appennino terremotato, noto come "Cammino nelle Terre mutate", costituito da quattordici tappe all'insegna della conoscenza, dell'esperienza e della partecipazione. Non solo un percorso, ma anche un geo-portale che raccoglie le testimonianze e la documentazione relative all'itinerario nel suo insieme. In altre parole, uno strumento digitale che è molto di più di una banca dati: è il modo per comprendere effettivamente in cosa consista il progetto, quali sono le sue finalità, quali gli attori coinvolti.

2. Il "Cammino nelle Terre mutate": l'idea, il significato, le tappe

Il "Cammino nelle Terre mutate" nasce dal basso, dall'idea e dalla collaborazione di cittadini e associazioni. Principalmente tre associazioni – Movimento Tellurico, Federtrek, APE Roma – hanno condiviso un progetto comune: portare solidarietà ai comuni, alle popolazioni, ai territori "trasformati" dai sismi del 2016 e 2017 (com-

presa L'Aquila nel 2009). Questo progetto, che propone un camminare insieme, non solo per motivi escursionistici, ma anche per sostenere un'idea, una rivendicazione, ha evidenziato soprattutto quanto sia necessario che le istituzioni siano attive nella ricostruzione, e ancora di più nella prevenzione. Con tale spirito sono stati coinvolti numerosi attori istituzionali: il Parco Nazionale dei Monti Sibillini, il Parco Nazionale Gran Sasso e Monti della Laga, alcuni comuni dell'Appennino centrale (Comune di Fabriano, Comune di Matelica, Comune di Fiastra, Comune di Camerino). Rimane il fatto che per il successo dell'iniziativa è stato fondamentale il coinvolgimento attivo delle comunità locali. In altre parole, la comunanza di intenti ha portato nel 2012 (dal 30 giugno 2012 al 5 luglio 2012) alla "Lunga Marcia" da Roma all'Aquila, che ogni anno, per tutte le edizioni che si sono susseguite, è proseguita aumentando nel numero dei "camminatori" e sviluppando in maniera sempre più significativa una rete di relazioni informali che progressivamente sta innescando energie positive sul territorio/sui territori attraversati.

Le edizioni successive della "Lunga Marcia" hanno sempre mantenuto inalterati il luogo di partenza (Roma) e la meta finale (L'Aquila), tranne nel 2014, unico anno in cui si è voluto invertire l'itinerario (Da L'Aquila a Roma). Tuttavia, a seguito dei terremoti che hanno colpito quattro regioni italiane del centro Italia (Marche, Umbria, Lazio, Abruzzo), il percorso è stato modificato integrando i luoghi dei più recenti eventi sismici (legandosi così idealmente ai 20 anni del sisma del 1997 che colpì Umbria e Marche).

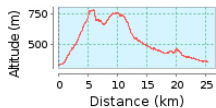
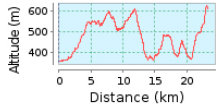
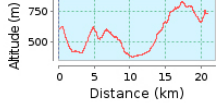
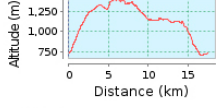
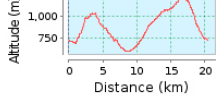
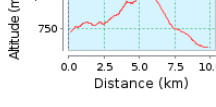
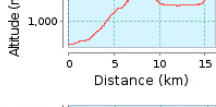
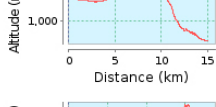
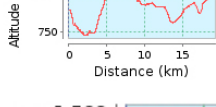
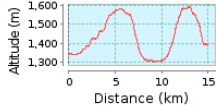
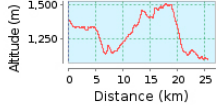
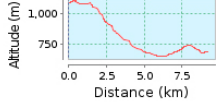
Nasce così il "Cammino nelle Terre mutate", un percorso lungo circa 200 chilometri, che si può percorrere sia a piedi che in bicicletta (Mountain Bike), che va da Fabriano a L'Aquila attraversando la dorsale appenninica del centro Italia, fra Marche e Abruzzo, andando a toccare valli e paesi su cui si sono abbattuti negli ultimi anni dei devastanti terremoti.

Si attraversano il Lazio, l'Abruzzo, le Marche e l'Umbria attraverso 14 tappe tracciate e ben segnalate, adatte a tutti e con strutture e alloggi disseminati lungo il percorso per dormire e mangiare, toccando città simbolo del sisma.

In sostanza sono stati messi in rete i principali sentieri della dorsale appenninica che passano per il Grande Anello dei Sibillini, il Sentiero Italia, i Sentieri del Parco Nazionale dei Monti Sibillini e del Parco Nazionale Gran Sasso e Monti della Laga e tanti altri Sentieri CAI.

La meta del "Cammino nelle Terre mutate" è l'Aquila, approdo finale fisico, mistico e simbolico (come Santiago de Compostela lo è per il Camino che parte da Roncisvalle). Città martoriata dai terremoti più volte, il

Tabella 1. Le tappe del Cammino nelle Terre mutate.

Tappa	Distanza (Km)	Altitudine min (mt)	Altitudine max (mt)	Diff. Altimetrica (mt)	
Fabriano-Matelica:	25.26	327	789	462	
Matelica-Camerino:	23.23	355	629	274	
Camerino-Fiastra:	20.95	376	831	455	
Fiastra-Ussita:	17.53	698	1404	706	
Ussita -Campi_di_Norcia:	20.45	608	1223	615	
Campi di Norcia-Norcia:	9.86	608	1030	422	
Norcia-Castelluccio_di_Norcia:	15.32	602	1571	969	
Castelluccio_di_Norcia-Arquata_del_Tronto:	15.03	683	1558	875	
Arquata_del_Tronco-Accumoli:	17.94	683	1137	454	
Accumoli-Amatrice:	18.39	724	1097	373	
Amatrice-Campotosto:	16.18	954	1521	567	
Campotosto-Mascioni:	15	1296	1596	300	
Mascioni-Collebrincioni:	25.63	1086	1505	419	
Collebrincioni-L'Aquila:	9.23	650	1102	452	

Fonte: elaborazione degli autori sulla base dei dati presenti sul sito <https://camminoterremutate.org>.



Figura 1. Il Cammino nelle Terre mutate. Fonte: elaborazione degli autori.

capoluogo abruzzese accoglie i pellegrini-trekker permettendo poi le partenze con i mezzi pubblici per tornare a casa o al luogo in cui si è lasciata l'auto.

Le tappe del Cammino (Tab. 1) presentano distanze e dislivelli piuttosto contenuti (con un massimo rispettivamente di 25.63 Km e di 969 metri).

A partire dalla recente pubblicazione della guida, sono state messe a disposizione le tracce gps per affrontare il percorso autonomamente, senza necessariamente partecipare alle marce organizzate dalle associazioni. Stanno iniziando a comparire inoltre anche le tracce lasciate dai viaggiatori sui siti di collaborative mapping come Wikiloc. Oltre che sul sito ufficiale il cammino è presente anche su siti dedicati allo slow tourism¹. In tutti i casi ogni tappa viene descritta dettagliatamente con l'indicazione della lunghezza del percorso, dei tempi di percorrenza, dei dislivelli (salita e discesa), della difficoltà, della segnaletica (laddove presente), dell'accoglienza.

Quest'ultima è assicurata da strutture locali (agriturismi, monasteri, B&B, comunità locali, relais, rifugi, campeggi, alberghi, case) che fanno parte del Cammino nelle Terre mutate e che sono segnalate sul sito ufficiale dell'itinerario (<https://camminoterremutate.org/aziende-associazioni-terre-mutate/>) e intendono favorire l'incontro con le comunità dei territori, per contribuire alla "ricucitura dei territori nel lungo arco di tempo necessario alla ricostruzione" ("Lunga Marcia", 2017, intervista a Enrico Sgarella).

Il Cammino non è quindi un trekking normale, ma è un viaggio che ha una forte valenza solidale ed

ecologica, finalizzato alla rinascita dei borghi nel cuore dell'Appennino.

3. La resilienza territoriale e di comunità

È in quest'ottica che si comprende quanto, a seguito di uno shock esogeno particolarmente traumatico per un territorio, sia necessario non perdere mai di vista il senso, il significato che quel determinato contesto assume per le comunità che vi sono insediate (Pascolini 2006). È necessario non trascurare il dato fondamentale che quel territorio è fatto di luoghi, di identità, di persone e, come tale, deve riprendere a produrre, a vivere, a rinnovarsi. Le politiche, le prassi, le strategie di sviluppo, quindi, devono operare nei termini di una rigenerazione territoriale che punti sull'innovazione, sulla creatività, sul ripristino delle condizioni di socialità, ma anche sulla rilettura e riappropriazione delle caratteristiche originali di ciascun contesto. Diviene, cioè fondamentale riconoscere il valore fondante dei luoghi, non trascurarne le peculiarità, i tratti distintivi, il valore patrimoniale delle loro risorse (Magnaghi 2012). Si tratta di auspicare un ritorno all'equilibrio dei territori, che non è necessariamente una ripetizione delle situazioni precedenti (in alcuni casi viziate), pre-trauma, ma una ri-conquista delle relazioni co-evolutive società-ambiente, innescando innovative forme di relazioni sociali e ripristino di culture e saperi stratificatisi nel corso dei diversi cicli storici del processo di territorializzazione che rappresentano a tutti gli effetti un patrimonio collettivo.

In che modo, dunque, un territorio può rispondere a eventi particolarmente stressanti? Quali strategie può attuare per "resistere"? Quale entità di cambiamento può assorbire, mantenendo comunque la sua integrità? E la comunità locale, quale reazione può mettere in atto per gestire la transizione, il passaggio da una fase negativa a una fase di cambiamento? O ancora, quali soluzioni attuare per fronteggiare (e, quindi, anticipare) gli eventi catastrofici?

La risposta a questi interrogativi è insita nel concetto stesso di resilienza. Un tema ampiamente dibattuto, soprattutto di recente, utilizzato sotto diverse angolature, che ha sollecitato un intenso confronto al quale partecipano a tutt'oggi con modalità differenti le scienze sociali (la geografia, l'economia, le analisi territoriali, la pianificazione ecc.), l'ecologia, l'ingegneria e l'architettura.

Va sottolineato, tuttavia, quanto sia impossibile attuare la *reductio ad unum* del termine; quanto definire la resilienza in maniera univoca, finisca per essere un'azione riduttiva che male interpreta e restituisce il concetto, la chiave di lettura attraverso cui è necessa-

¹ <https://www.vacanzattiva.com/it/pedalare/il-cammino-delle-terre-mutate-in-mtb-multitappa.html>

rio cogliere le sue sfumature. Dal campo meccanico e ingegneristico, la resilienza è passata all'ecologia che l'ha messa a disposizione dei diversi approcci disciplinari: quello economico, sociale, pianificatorio, urbanistico, psico-sociale ecc. Non è del tutto chiaro, in verità, in quale campo specifico essa abbia mosso i suoi primi passi, se effettivamente nell'ambito meccanico o piuttosto in quello ecologico: sta di fatto che numerose sono le discipline che hanno conteso un certo primato su di essa, ingenerando così una molteplicità di letture. Quella che può essere interpretata come confusione relativa al suo significato, tuttavia, può al contrario essere la misura della sua complessità, della sua natura multidimensionale e multi-relazionale. Secondo Giovanetti e Semplici, infatti: "Resilience as a spider-net ties in itself many meanings; it bridges different disciplines making it possible, for the first time, to conduct holistic and integrated analyses, which could perhaps move from ecology to economy, from engineering to psychology, embracing development issues such as food security, climate change, sustainability, and disaster risk reduction. Resilience provides a new overarching framework for a comprehensive set of activities and interventions addressing local vulnerabilities and strengthening abilities in order to positively react to shocks" (Giovanetti, Semplici 2014, 11). Interpretando, tuttavia, il territorio attraverso il paradigma della complessità sistemica, è possibile leggere questo fenomeno in un'accezione dinamica e processuale, vale a dire come la risposta al cambiamento dovuto a traumi di diverso tipo, non semplicemente secondo modalità adattive (passive), bensì attraverso una reazione territoriale e comunitaria.

Al di là delle assunzioni teoriche concernenti il concetto di resilienza, è importante sottolineare che se riteniamo la resilienza come un "processo deliberato" – scrive Forino sulla falsariga di Manyena (2006) – si punta l'attenzione sul ruolo dell'uomo "nella creazione di eventi, azioni o cambiamenti che aumentino la capacità delle comunità umane di confrontarsi con lo *shock*" (Forino 2012, 256). Una resilienza certamente inclusiva, intesa come processo in grado di mettere a frutto le potenzialità dell'individuo e della comunità al quale appartiene.

Esiste, dunque, una resilienza comunitaria che si manifesta attraverso la capacità dei gruppi umani di resistere a un cambiamento radicale di tipo naturale e/o sociale. Resistere, ripristinando l'equilibrio precedente, ma con la prospettiva di proporre una nuova organizzazione e possibilità di adattamento alle situazioni di emergenza e post-emergenziali.

Se la resilienza territoriale implica la capacità del sistema di assorbire i cambiamenti, trasformandosi e continuando a preservarsi, parimenti, sotto l'ottica comu-

nitaria, essa può essere intesa come l'abilità della popolazione di resistere alle circostanze di un particolare stress esogeno (Adger 2000) e di adattarsi alla modificazione drastica delle situazioni, conservando la propria integrità. In altre parole, una sorta di "preservazione dell'abilità adattiva". Dai sistemi agli individui e alle comunità e viceversa. Esiste un'interscambiabilità di finalità.

Si ha a che fare con un concetto che – come sottolinea Cottino (2015, 15) – "sembra capace di evocare lo sforzo richiesto per affrontare la complessità e la multidimensionalità delle problematiche che segnano la vita delle comunità in territori fortemente connotati da dinamiche degenerative e per i quali vanno individuate prospettive di rigenerazione".

Con Cutter (2008) si potrebbe affermare che la resilienza sociale si sostanzia nella capacità di risposta e di recupero delle popolazioni. Che significa ritenere il sistema sociale nelle possibilità di assorbire gli effetti degli eventi traumatici, facendo fronte a essi. Ma, al tempo stesso, riuscire a riorganizzarsi e sfruttare l'intera gamma di possibilità derivanti dall'evento di disturbo. Esiste, in altre parole, come già anticipato, una capacità di reazione, una capacità di adattamento, una capacità di trasformazione: tre dimensioni sulla base delle quali si struttura la resilienza sociale. Tutti e tre "elementi interconnessi che si influenzano a vicenda" (Martini 2015, 103). Affinché si possa parlare di resilienza comunitaria è fondamentale attivare il requisito del dialogo e dell'armonizzazione tra quanto stabilito dalla sfera pubblica e quanto deciso dalle organizzazioni spontanee di cittadini (comitati, associazioni, gruppi vari ecc.). Se, infatti, manca il dialogo con gli attori istituzionali, inevitabilmente, il processo di acquisizione e mantenimento della resilienza risulta rallentato. Solo così la resilienza può raggiungere lo scopo dell'attivazione di risorse e creatività tramite le quali le popolazioni locali possono innescare una risposta positiva sul territorio. Il modo più efficace, dunque, per avviare un processo di ri-organizzazione territoriale ai fini della gestione del disastro, non può consistere unicamente in un "risultato" che deriva dalle pratiche eterodirette provenienti dalla sfera pubblica (pratiche governative). Per tali ragioni, non ci si limita a rappresentare soltanto le caratteristiche delle comunità colpite, ma si analizza la relazione tra capacità e risorse, sollecitando il coinvolgimento dei fattori esterni e interni alle comunità stesse (Cottino 2015). Sono soprattutto i processi spontanei a riuscire a innescare efficienti modalità di adattamento e di recupero rispetto alle forme organizzative più tradizionali. Gruppi spontanei che mostrano capacità d'azione molto "resilienti" che, tuttavia, per non venire meno, devono costruire e inserirsi in una rete di relazioni con le diverse comunità e gli attori locali.

Le comunità coinvolte in questo network di relazioni mettono in atto, quindi, un processo di resilienza che si sostanzia come momento di vero e proprio “apprendimento sociale”, in cui contano certamente le abilità individuali, ma ancora di più quelle comunitarie. Non a torto Cottino sostiene che “la resilienza sociale, da questo punto di vista, identifica più che una soluzione, una metodologia di lavoro orientata a gestire efficacemente il processo di ‘transizione’ da intuizioni di minoranze attive che colgono elementi di valore dalla discontinuità, a veri e propri modelli organizzativi, in cui si riconosce la comunità stessa” (Cottino 2015, 19). La resilienza di comunità, considerando che l’approccio messo in campo si sviluppa attraverso un processo per tappe e che considera sia le condizioni di partenza sia il tipo di sfida da intraprendere, è orientata alla sperimentazione e alla flessibilità del processo stesso.

4. L’ascolto: la narrativa e il processo partecipativo

Il “Cammino nelle Terre mutate” offre, in questi termini, la possibilità di contribuire alla comprensione del processo di resilienza innescato dalle comunità, “ri-percorrendo” e ri-costruendo la narrazione delle loro esperienze, quella appunto resa fruibile e disseminata attraverso la guida, i documentari, il geoportale che, nell’insieme, raccolgono i racconti degli abitanti dei luoghi colpiti dal terremoto, le loro storie così come sono state ascoltate e divulgate dai fruitori esterni, dai camminatori, i quali, entrando in contatto con le loro narrazioni, hanno dato corpo alla resilienza comunitaria. Quella resilienza, dunque, che si riflette in un cammino, in un viaggio lento che, a sua volta, si propone di mostrare la capacità di reazione a livello sociale, a partire dalla quale si innescano quei fattori positivi che possono sollecitare un processo virtuoso di sviluppo locale.

L’approccio scelto per rappresentare la resilienza dei territori dell’Appennino terremotato è quello dello *storytelling*, forse una delle più antiche forme di comunicazione usate dall’uomo per trasmettere conoscenza, idee, credenze, tradizioni e che ancora oggi mantiene inalterate le sue potenzialità in virtù della sua capacità di legarsi all’identità culturale di un determinato contesto (Jamieson et al. 2018), creando una narrazione o *storyline*.

Si è, quindi, data voce e prestato ascolto a quanti hanno vissuto gli eventi traumatici causati dalle ripetute scosse dei diversi sismi che dal 2009 al 2017 hanno “mutato” l’Appennino centrale. La narrativa prodotta dal cammino è stata fondamentale per analizzare il processo di resilienza, “il suo contenuto e la sua relazione con le istituzioni” (Forino 2012, 257), senza, tuttavia, avere la

pretesa di completezza e ritenere di aver sondato l’intera gamma di modalità attraverso cui la resilienza si è manifestata in quei luoghi.

Questi i presupposti per prendere in esame le diverse interviste rilasciate durante le due edizioni della Lunga Marcia, quella del 2017 e quella del 2018, con la consapevolezza che in un’ottica geografica “le esperienze individuali sono un valore aggiunto per comprendere il processo di resilienza” intrapreso dalle comunità coinvolte (Forino 2012, 257). Si è trattato di analizzare le narrazioni relative ai processi partecipativi, alle istanze delle comunità che in molti casi vengono messe ai margini delle scelte politico-istituzionali (Forino 2012, 256), privilegiando, in questa prima fase, unicamente il metodo qualitativo².

Dall’analisi delle interviste è stato possibile identificare tre diverse tipologie di attori: gli *outsider*, vale a dire i “camminatori”, i quali provengono da territori che non hanno subito i recenti eventi sismici; gli *insider*, gli individui che appartengono alle comunità colpite dai terremoti, ognuna delle quali porta una propria esperienza e propone diversi progetti per il futuro dei propri contesti di vita; i *cluster*, ossia le associazioni e i comitati spontanei che raccontano le attività messe in atto nella fase emergenziale e post-emergenziale.

Tra i temi ricorrenti (che coinvolgono tutte le tipologie di attori) è ampiamente sostenuta la necessità di continuare a tenere alta l’attenzione sui luoghi delle “terre mutate”, portare solidarietà e, soprattutto, fornire informazione e chiedere prevenzione, oltre che ovviamente sollecitare conoscenza e avvicinamento ai luoghi. E proprio il Cammino viene considerato una risposta a queste finalità, tanto che negli stralci³ n. 1 e n. 2 di due interviste, gli *insider* si esprimono in questi termini:

C’è bisogno di tenere alta l’attenzione, perché quella che viene chiamata la strategia dell’abbandono è forte e noi dobbiamo essere più forti di questa strategia. Oggi diamo un bel segnale (stralcio n. 1).

Siamo arrivati alla fine della prima tappa della Lunga marcia da Fabriano a L’Aquila. [...] È una marcia che ha una doppia valenza: per far conoscere il territorio, le rilevante naturalistiche, storiche di cui siamo ricchi e da cui dobbiamo ripartire per risollevarci da questo sisma; e l’al-

² In un secondo momento, si prevede di arricchire il lavoro di ricerca, ricorrendo alla raccolta e interpretazione di dati quantitativi, dai quali evincere le eventuali ricadute in termini economici sui luoghi dell’attraversamento derivanti dalle diverse marce.

³ Si fa presente che gli stralci delle interviste riportate sono tratte dal documentario la “Lunga Marcia 2017” e che alcuni commenti, riflessioni, osservazioni sono desunti dal documentario di Lucrezia Argentiero “Il Cammino nelle Terre mutate” (2018).

tra, tenere alta l'attenzione sui territori colpiti dal terremoto (stralcio n. 2).

Ugualmente, nello stralcio n. 3 dell'intervista rilasciata da Enrico Sgarella, presidente di Movimento Telurico, si legge:

Potrebbe diventare un percorso di solidarietà a disposizione di tutti, gettando le basi necessarie per portare avanti questo progetto [...]. Un viaggio lento, da fare sia a piedi che in bici, per contribuire alla ricucitura dei territori nel lungo arco di tempo necessario alla ricostruzione. Non è un trekking normale, è un viaggio che ha una forte valenza sociale ed ecologica, che contribuisce alla rinascita dei borghi nel cuore dell'Appennino.

Un'altra narrazione che coinvolge soprattutto gli insider e le associazioni locali (i cluster) si sostanzia come "ascolto" delle esperienze vissute dalle persone durante i terremoti e delle proposte progettuali a partire dalle quali si intravede la possibilità di innescare un processo di resilienza territoriale e sociale. Nello stralcio n. 4 dell'intervista rilasciata da un insider, apprendiamo che:

dopo aver vissuto già la scossa del 24 agosto abbiamo tenuto duro e abbiamo continuato a tenere aperte le attività; purtroppo dopo gli eventi del 30 ottobre siamo stati mandati tutti sulla costa, sfollati [...]. La forza per andare avanti è nella montagna, che per noi rappresenta tutto. Tornare a portare avanti quei progetti legati a un turismo lento: camminare nei Sibillini e godere di un patrimonio di natura che è immenso e che il terremoto ce l'ha un pochino provato. Noi ce la mettiamo tutta e se ci si crede si va avanti forse meglio di prima [...]; speriamo che la ricostruzione venga vista come una opportunità per non fare gli errori che sono stati fatti prima.

Un altro insider sottolinea (stralcio n. 5):

Tante macerie quanta ricchezza. Sta a noi decidere cosa utilizzare.

I cluster sostengono la necessità di ripartire, ricostruendo il tessuto sociale. L'associazione "IoNonCrollo" dichiara, infatti, di portare avanti un progetto:

che è quello del quartiere delle associazioni: un centro polifunzionale che possa ospitare le attività delle oltre cento associazioni che Camerino ha. È importante portare le persone qui, far vedere i nostri monti; i nostri Appennini, i nostri Sibillini sono dei luoghi fantastici e qui ci sono delle persone e si può ripartire grazie alla solidarietà degli italiani, di tutte le persone (stralcio n. 6).

Nello stralcio n. 7 dell'intervista alla "Pro Loco di Campi", si legge:

La struttura [costruita dalla Pro Loco di Campi e inaugurata solo qualche giorno prima del sisma del 24 agosto] è stata quella che ho definito [ha dichiarato il presidente della Pro Loco] la nostra 'Arca di Noè' che ha salvato una comunità e continua a farci star bene [...]. Noi pensiamo che sia molto importante ripristinare un flusso turistico attraverso un progetto importante mirato ad abbracciare il turismo a 360 gradi. Si tratta del progetto "Back ritorno a Campi": un villaggio turistico con spazio per le tende, casette in legno, palazzetto sport ecc.

L'associazione Kindustria (Matelica) racconta:

Il terremoto quando arriva cancella qualsiasi realtà esistente, ma soprattutto sfilaccia i legami della popolazione della comunità. Abbiamo pensato di raccogliere dei volumi, dei libri da tutta Italia per ricostituire un po' il patrimonio della biblioteca che è inagibile e i libri non sono accessibili alla cittadinanza. Quindi, abbiamo lanciato un appello e in poco più di due mesi siamo riusciti a raccogliere 3000 volumi. Questi sono volumi che saranno destinati a una struttura provvisoria e per ricostituire questa qualità di vita sarà necessario certamente fare in modo che le popolazioni abbiano voce in quello che sarà il futuro del proprio paese, ma anche quello di avere luoghi dove provare a confrontarsi e provare a essere parte attiva nella ricostruzione (stralcio n. 8).

Da una parte, emerge quanto nelle strategie di resilienza sia importante la stretta e reciproca relazione tra comunità, ambiente naturale e le sue risorse: le popolazioni "resistono" e "ripartono" proprio in considerazione del loro ambiente insediativo che, nel caso specifico, è rappresentato dai territori di montagna (Pascolini 2018). Dall'altra parte, viene sottolineata la necessità di ripartire dalle progettualità. Il punto di vista consiste nel riuscire ad "attrezzare" le proprie conoscenze e i propri progetti, mobilitando le energie socio-territoriali e, così facendo, "produrre risposte in grado di mettere in valore le peculiarità identitarie dei diversi luoghi" (Magna-ghi 2012, 14), attivando cioè progettualità finalizzate allo sviluppo sostenibile degli stessi.

In altre parole, la grande complicità tra popolazione e territorio è in questo caso la risposta "resiliente", che conduce a intravedere nelle "macerie" possibili risorse da utilizzare, facendo leva sui saperi, sulle tradizioni locali e sulle innovazioni, innescando così una modalità di resilienza "creativa". La socialità, l'inclusione e l'aggregazione si sostanziano come fattori maggiormente "resilienti" che contribuiscono a far sì che le comunità possano svolgere un ruolo attivo nelle scelte e nella pianificazione futura del proprio territorio (Pascolini, 2006).

Dalla narrazione dei gruppi spontanei e dalle associazioni (più o meno strutturate) emerge, inoltre, quanto la strategia di resilienza intrapresa dal “basso” eserciti una risposta più efficace, rispetto a quella istituzionale, che, come scrive Forino (2012), si manifesta con modalità più “paternalistiche”. Quest’ultima comporta, infatti, che sia messo in atto un piano da cui le comunità si sentono estromesse, che, se da un lato, cerca tempestivamente di provvedere all’emergenza abitativa, dall’altro, trova soluzioni che tuttavia non vengono “partecipate” dai cittadini⁴.

Nello stralcio n. 9 dell’intervista all’Associazione “ActionAid”, si apprende che:

Dopo il terremoto del 24 agosto si è trattato di realizzare un progetto di risposta al terremoto. L’idea è quella di mettere al centro le persone, le comunità, le forme associative e aggregative; di lavorare per sostenerle e per sostenere l’informazione [...]. Io ho scelto di tornare nel 2009 a L’Aquila dove insieme a tante altre persone abbiamo cercato di ricostruire una comunità. Dopo il 6 aprile noi ci aggiravamo [tra le macerie] cercando di dare una mano e ci veniva un po’ negato: noi eravamo vittime e dovevamo essere solo aiutati. Da subito abbiamo intravisto una necessità di essere protagonisti di quello che ci accadeva, di non lasciare che ci s’imponesse un modello emergenziale o un momento addirittura di ricostruzione che ci venisse calato dall’alto e non che fosse il nostro. Noi come spettatori o vittime, a seconda della definizione, ma mai come protagonisti. Lì è nato il “Movimento delle carriere” che è stato uno dei movimenti più belli dell’attivismo di questo Paese. Insieme separavamo le macerie, le trascinavamo via, ma non era solo questo: era un momento di riappropriarsi di quello che era il nostro centro storico, la nostra vita, i nostri ricordi. In realtà le macerie sono una ricchezza.

Legambiente aggiunge:

Siamo ancora un modello che separa per ovvie ragioni, anche molto pratiche, l’emergenza dalla ricostruzione e nell’emergenza tende a spostare la comunità, a farla andare via lasciando le macerie alle spalle senza sapere che cosa deve aspettarsi dal futuro e dove proiettare il proprio futuro, al di là della scossa. Quindi, c’è proprio una necessità: di sentire subito che ci si può rimettere in piedi. Da sempre in Italia i terremoti sono stati: il paese vecchio e quello nuovo. Una frattura. L’Aquila è un po’ ancora questo... (stralcio n. 10).

⁴ È questo il caso de L’Aquila, in cui si sono legittimate disposizioni emergenziali per fornire abitazioni provvisorie alla popolazione, verificandosi un mancato funzionamento democratico e venendo meno “i presupposti su cui legittimare le politiche pubbliche” (Calandra 2012; Forino 2012, 258).

Si tratta, dunque, di una riflessione comune sul problema della gestione del disastro nell’immediato e nei momenti successivi. Ciò che emerge è l’idea che per innescare una risposta “positiva” da parte della cittadinanza sia necessario puntare su una strategia di resilienza “democratica”, che miri ad allargare la base di consenso (Calandra 2012; Pascolini 2014; Pascolini 2018). Le narrazioni ascoltate ne sono una prova. Gruppi di persone che spontaneamente hanno messo a disposizione le proprie energie, le proprie forze, le proprie conoscenze, le proprie esperienze che nascono dal e nel territorio.

Dall’insieme delle narrazioni si evince soprattutto quanto sia indispensabile e auspicabile allargare la base del consenso e “responsabilizzare gli stessi decisori in un percorso di concertazione e condivisione decisionale” (Banini, Picone 2018, 3) e, così facendo, sollecitare processi inclusivi che, in quanto tali, debbano “ri-comprendere” persone, attori, soggetti portatori di interessi comuni nelle decisioni da intraprendere. Dai momenti partecipativi possono, infatti, nascere conoscenze utili per la rigenerazione dei territori, per l’elaborazione di modelli previsionali. Non a caso Paolo Piacentini di FederTrek sostiene che “se continuiamo a camminare nei territori, e nello specifico nelle terre del sisma possiamo contare su un monitoraggio dal basso, frutto di un lavoro comune” (stralcio dell’intervista tratta dalla “Lunga Marcia 2017”). Lo scambio dei saperi, delle competenze, infatti, può innescare modalità di apprendimento che sostanziano strategie di resilienza.

5. Un possibile futuro del Cammino: una *smart and resilient community*

La risposta resiliente espressa dalla comunità attraverso il “Cammino nelle Terre mutate” può trovare ancora maggiore forza laddove poggia e integrato con le forme di condivisione rese possibili dalle nuove tecnologie: insieme alle tradizionali dimensioni ambientali, sociali ed economiche della sostenibilità, la letteratura riconosce, infatti, anche l’importante ruolo svolto, in particolare, dagli strumenti GIS (Baud 2008), e specialmente le soluzioni *web mapping*.

Sebbene le mappe cartacee siano ancora una fonte vitale di informazioni per i turisti lenti, il contesto di GeoWeb 2.0 (Maguire 2007; Yadav et al. 2017) ha aperto nuove prospettive che erano in gran parte inesplorate fino a pochi anni fa. Progressi tecnologici come l’introduzione di AJAX (Garrett 2005), l’uso massiccio del GPS e la diffusione degli standard OGC per l’interoperabilità del *web mapping* (Peng, Tsou 2003) hanno inaugurato l’era della neogeografia (Turner 2007),

in cui gli utenti diventano produttori (e non più puri consumatori) di dati geospaziali. In questa fase, definita da Plewe (2007) come la terza generazione di *web mapping*, le applicazioni sono diventate interattive e utilizzabili come le loro controparti desktop⁵. La quarta generazione si è concentrata sulla virtualizzazione tridimensionale del globo terrestre come *Nasa World Wind*, *Google Earth* e *Microsoft Bing*, offrendo agli utenti un'esperienza più realistica e coinvolgente. L'avvento di questi primi servizi web pubblici con copertura globale di immagini digitali ha aperto alla comunità mondiale il mondo della mappatura geospaziale via Internet. La capacità di generare mappe si è estesa ben oltre il piccolo gruppo degli sviluppatori web e degli esperti di mappatura.

Seguendo l'idea delle quattro generazioni di *web mapping* di Plewe, Tsou (2013) ha descritto una quinta generazione basata su *cloud computing*, applicazioni Internet avanzate (*Rich Internet Applications* - RIA)⁶ e *crowdsourcing*. Invece di sforzarsi di ottenere risorse hardware sempre più potenti e software sempre più sofisticati, gli utenti possono accedere a risorse e servizi di *cloud computing* e *cloud storage*. Le soluzioni di *web mapping*, che integrano dati *crowdsourcing* dagli utenti, fanno sì che questi ultimi possano essere molto più coinvolti nelle applicazioni stesse. È quindi evidente come il centro dello sviluppo della mappatura web vada oltre le informazioni e i dati e riguardi sostanzialmente le interazioni delle persone a livello globale.

La partecipazione degli utenti è stato, inoltre, il fattore abilitante per la neogeografia ed è tradizionalmente associato alla definizione di Goodchild di *Volunteered Geographic Information* o VGI (Goodchild 2007).

Coerentemente con questa prospettiva, secondo Hall e Tiropanis (2012), la rete è apparsa inizialmente come la rete di documenti, è stata poi trasformata in una rete di persone e ora è sviluppata come rete di dati e social network, attraverso cui si creano delle vere e proprie *smart communities*: in altre parole le comunità, che rappresen-

tano la mission del turismo lento⁷, si arricchiscono del contributo degli utenti grazie al supporto delle nuove tecnologie e della rete. Quest'ultima transizione del web si concentra su un collegamento più forte che coinvolge persone e dati, vale a dire le interazioni interpersonali intorno alle informazioni e alle conoscenze, che include processi di mappatura delle comunità, attività basate sulla localizzazione, processi dinamici e interazioni ecc., in un contesto geografico⁸.

Le tracce lasciate dalle *smart communities* non sono però solo tracce fisiche sul territorio, ma anche utili informazioni per la conoscenza dello stato dei luoghi. Questo aspetto è di particolare rilevanza proprio in quei contesti, come quello in esame, caratterizzati da un certo grado di pericolosità o che sono stati colpiti da eventi catastrofici, in quanto, trasforma le *smart communities* in *resilient communities*, cioè in luoghi dove infrastruttura, architettura e servizi sono sviluppati per rispondere ai bisogni di tutti, in particolare dei gruppi più vulnerabili, e dove le opportunità sono equamente distribuite secondo modalità rispettose dell'ambiente⁹. In questa prospettiva, i principali elementi in gioco sono: i sistemi e gli agenti sociali. Nei sistemi rientrano: l'ambiente naturale, l'infrastruttura fisica, le istituzioni sociali e la conoscenza dei luoghi. Gli agenti sono, invece, gli attori che danno forma ai sistemi: individui, famiglie, aziende private e organizzazioni della società civile. Ecco quindi che una strategia di resilienza completa è quella che adotta un approccio collaborativo, adatto a guidare e sostenere le forze del sistema e degli agenti sociali. E qui si aprono spazi di lavoro sul secondo e terzo elemento dei sistemi resilienti: capacità di auto-organizzazione e capacità di apprendimento e adattamento.

Le *smart communities*, oltre che essere luoghi di confronto, sono anche e soprattutto luoghi di condivisione di conoscenza soggettiva e oggettiva (e quindi di apprendimento continuo) e divengono di particolare rilievo in contesti vulnerabili o caratterizzati da un certo grado di rischio. Sono ormai diverse le esperienze di col-

⁵ Esempi di applicazioni legate al turismo lento di questo tipo includono: itinerari lenti nei parchi italiani (<http://www.parks.it/itinerari/Eindex.php>); GiroParchi, che mostra percorsi naturalistici attraverso il Parco Nazionale del Gran Paradiso e il Parco naturale del Mont Avic in Val d'Aosta, Italia (<http://www.giroparchi.it/it/map/wrap>); il visualizzatore Web Contrat de Rivière Haute-Sûre, (http://www.crhs-sig.eu/mapserver_crhs/index.php?lang=en); Via Alpina, incentrato su una serie di percorsi turistici lenti lungo le Alpi (<http://www.via-alpina.org>); il portale nazionale svizzero per il turismo lento (<http://map.wanderland.ch/?lang=en>); un visualizzatore Web sulle rotte di turismo lento più interessanti d'Europa (<http://maps.peterrobins.co.uk/routes.html>) e un altro sulla Via Francigena (<http://www.viefrancigene.org/en/map>)

⁶ RIA si riferisce a un ambiente di programmazione Web che fornisce un'interfaccia utente intuitiva e l'accesso a potenti widget e strumenti (ad esempio Google Web Toolkit e Adobe FLEX)

⁷ Il turismo lento si lega, infatti, a iniziative dal basso che vedono la compartecipazione di più soggetti, a volte utenti, che svolgono funzioni di disegno e mantenimento di un'infrastruttura organizzativa, la quale considera la comunità il fulcro della propria attività.

⁸ Esempi di questo tipo nel campo del turismo lento sono MapMyHike (<http://www.mapmyhike.com>), una piattaforma crowdsourcing che raccoglie percorsi escursionistici dalle persone (caricati anche tramite un'app mobile); PisteCiclabili, dove gli utenti possono caricare tracce di piste ciclabili italiane (<http://www.piste-ciclabili.com>); GPSaCavallo, focalizzati su percorsi a cavallo (<http://www.gpsacavallo.com>); Wikiloc, che offre gratuitamente percorsi GPS e waypoint che i membri possono caricare e condividere e che è integrato con Google Maps e Google Earth (<https://it.wikiloc.com>).

laborative mapping che vanno in questa direzione al fine di realizzare spazi condivisi costruiti intorno a valori condivisi che emergono per far fronte a problemi sentiti come “pubblici”. Sono sperimentazioni che assumono di volta in volta dimensioni diverse e temi differenti. Si va da dimensioni analitiche, investigative, critiche e rivendicative a propositive, monitorative, valutative, deliberative, sui più svariati temi: dall’abbandono di immobili pubblici (come i beni confiscati), alla sicurezza e alla salvaguardia dei territori.

Si articolano così spazi in cui, attraverso dinamiche di auto-organizzazione e di *civic hacking*, si mettono a tema problematiche sentite come pubbliche e si co-producono beni pubblici. Questi ultimi intesi non come beni prodotti o di proprietà di una pubblica amministrazione, ma come esito di un processo di interazione sociale. Le tecnologie digitali divengono strumenti attraverso cui si alimentano pratiche sociali di riappropriazione e ridefinizione collettiva di beni pubblici.

Da questo punto di vista vi è un nesso con il senso civico che mobilita le persone intorno a problematiche pubbliche e alle pratiche che tali mobilitazioni determinano. Persone che si impegnano alla co-produzione di possibili soluzioni e, spesso, alla realizzazione degli strumenti operativi attraverso cui definirle o produrle.

In questo senso, il “Cammino nelle Terre mutate” associato a forme di *digital sharing*, rappresenta la possibilità di innescare un processo di resilienza territoriale che deve essere la risposta locale all’insegna della trasformazione e del cambiamento nel modo stesso di approcciare ai territori. Rappresenta ancora una possibilità o meglio potenzialità nella misura in cui da quanto emerge dall’analisi dei principali siti di condivisione dei percorsi o *track route sharing* (Wikiloc, ViewRanger, AllTrails), il Cammino compare in misura molto limitata se non assente⁹. Tale potenzialità non risiede però solo nell’acquisire una riconoscibilità e identità autonoma grazie all’aumento delle tracce caricate o dei *follower*, quanto piuttosto riuscire a radicarsi sul territorio, intersecandosi con i percorsi lenti già esistenti (sia trekking che biking) presenti in queste piattaforme costruendo una rete capillare e dinamica di attraversamento del territorio capace di innervarlo e di sviluppare nuove connessioni e, quindi, una nuova prospettiva di sviluppo socio-economico.

6. Conclusioni

L’esame della narrativa del territorio ha evidenziato che i cammini, in generale, e il “Cammino nelle Terre mutate”, in particolare, possono offrirsi come particolari forme di resilienza. Dichiarò Enrico Sgarella, durante un’intervista in occasione della “Lunga Marcia 2018”: “il cammino è per conoscere, per cambiare per essere partecipi di un’idea comune”. Ciò significa che esso può essere considerato uno strumento attraverso il quale sollecitare una forte partecipazione dal basso e contribuire a innescare azioni resilienti da parte delle comunità, le quali, mettendo in condivisione le conoscenze, creano un ambiente di apprendimento collettivo necessario per recuperare la propria storia, la propria memoria, i propri territori di cui tornare a prendersi cura. In questo senso, la resilienza, intesa come competenza di comunità, è in grado di strutturare specifiche forme di apprendimento e sviluppo (Battaglini, Maseiro 2015, 5). Il cammino rappresenta la possibilità di innescare un processo di resilienza territoriale che deve essere la risposta locale all’insegna della trasformazione e del cambiamento nella modalità di approcciare ai territori. È il modo per comprendere cosa può rappresentare il camminare insieme – alle comunità locali, associazioni, movimenti spontanei, camminatori – nell’ottica della necessità di dare una risposta resiliente da parte dei territori e delle popolazioni che implichi a) la capacità di risollevarsi, b) la capacità di adattarsi, c) la capacità di trasformarsi. Come sostiene Paolo Piacentini: “se continuiamo a camminare nelle terre del sisma possiamo contare su un monitoraggio dal basso, frutto di un lavoro comune” (“Lunga Marcia 2018”). Il lavoro comune che le popolazioni devono sostenere consiste soprattutto nella capacità di autogovernare e autogestire le proprie risorse che sono alla base di ogni risposta resiliente. Le comunità, infatti, come appreso dalle interviste, riconoscono nella montagna i valori e le potenzialità del patrimonio territoriale (Società dei Territorialisti/e 2019). In altre parole, i valori della montagna creano comunità resilienti e il Cammino rappresenta lo strumento a partire dal quale si comincia a intravedere una risposta di possibile rigenerazione del tessuto comunitario e del territorio stesso. Non si può, tuttavia, parlare di un processo compiuto, dal momento che ancora mancano sia politiche specifiche, nonostante nel periodo post-sisma siano stati avviati “progetti di territorio partecipati” dalle comunità stesse, sia un sufficiente livello di condivisione dei dati e delle informazioni attraverso gli attuali strumenti di *collaborative mapping* o di monitoraggio continuo (i cosiddetti “cruscotti”). La vera grande sfida è, infatti, rappresentata dall’apprendimento continuo che non può non veni-

⁹ Al 15/03/2020 su Wikiloc sono presenti solo 10 tracce digitali caricate da camminatori, mentre su ViewRanger il “Cammino nelle Terre mutate” conta 84 follower, su AllTrails e su MapMyHike infine non compaiono tracce digitali riconducibili a questo cammino.

re se non dall'integrazione tra una visione funzionalista top-down e una visione bottom-up, basata su processi di *design* che partano dalla persona e dal contesto di riferimento (*person centered in place design*). Si tratta di abilitare una forte combinazione di apprendimento formale e informale. I dati, le informazioni e le percezioni non possono che essere condivisi e non possono che essere considerati un bene comune.

Solamente una volta che il tessuto produttivo si sia ricostituito e abbia corrisposto a un processo di integrazione territoriale, si potrà dire che la "formula" del viaggio lento avrà dato i suoi frutti, sollecitando sviluppo economico dei territori e ricostituzione del tessuto sociale. Tale "formula" può essere, quindi, il modo per innescare uno sviluppo economico del territorio e, a sua volta, sollecitare la ricostituzione del tessuto sociale, nonché la riscoperta e la valorizzazione delle risorse locali.

Seppure diverso nelle finalità, il "Cammino nelle Terre mutate" ha in comune con gli altri cammini, nazionali ed europei, l'obiettivo della modalità *slow* di fruizione del Paese; in altre parole, la promozione di un turismo lento. Il Piano strategico di sviluppo del turismo (2017-2022), che favorisce proprio la crescita del settore del turismo lento, considera tra i vari ambiti anche quello dei cammini e mette al centro il paesaggio italiano con le sue molteplici sfaccettature, l'identità dei luoghi e le risorse naturali da valorizzare. In quest'ottica, accanto alle destinazioni già conosciute, e che hanno un carattere maggiormente definito, si affiancano quelle emergenti rappresentate dai borghi minori, territori rurali, aree protette, parchi, così come dai territori montani, naturali e rurali, compresi quelli delle aree interne. Soprattutto questi ultimi godono di una significativa e rinnovata attenzione, in quanto si riconosce ad essi la possibilità di rappresentare "una parte rilevante di patrimonio di alto pregio con una potenziale elevata capacità attrattiva, prevalentemente paesaggistica".

I cammini, dunque, per contribuire a innescare forme di resilienza comunitaria, devono rispondere a una sinergia comune; devono integrarsi in un unico network, sfruttando pienamente le potenzialità offerte dalle nuove tecnologie e in particolare dalle piattaforme di *sharing*, che possano collegare fra di loro i diversi percorsi. C'è bisogno, cioè di abbracciare "una visione eco-sistemica" – come l'ha definita Piacentini (2017) – capace di integrare gli itinerari, mettendo in relazione i territori (tra cui le "terre mutate") attraverso "un'alleanza di reciproca dipendenza e di obiettivi comuni" (Piacentini 2017, 123). La chiave di lettura, infatti, passa attraverso la raccolta, la trasmissione dei saperi, la disseminazione della conoscenza, l'incontro allargato e l'ascolto. Obiettivo che può essere raggiunto con maggiore efficacia se perseguito sfruttando le opportunità e gli strumenti legati al mondo

dell'ICT, nell'ottica della costruzione di una *smart and resilient community*. Partire dalla comunità e tornare alla comunità forse è la strada giusta da percorrere.

Riferimenti bibliografici

- Adger, W.N. (2000). Social and ecological resilience: are they related? *Progress in Human Geography*, 24, 347-364.
- Banini, T., Picone, M. (2018). Verso una geografia per la partecipazione. *Geotema*, 56, 3-10.
- Battaglini, E., Masiero, N. (2015). Sviluppo locale e resilienza territoriale. Un'introduzione. *Economia e società regionale*, 33 (3), 5-22.
- Baud, R. (2008). The concept of sustainable development: aspects and their consequences from a socio-philosophical perspective. In *YES (Youth Encounter on Sustainability) Summer Course Material*, ACTIS, ETH Zürich.
- Burini, F. (2018). Valorizzare il paesaggio e i saperi locali dei territori montani in chiave smart: sistemi di mapping e di storytelling per la promozione turistica sostenibile dell'altopiano di bossico nel bergamasco. *Annali del turismo*, 7, 141-159. Novara, Edizioni Geoprogress.
- Butler, D. (2006). Virtual globes: the web-wide world. *Nature*, 439 (7078), 776-778.
- Calandra, L. (2018). L'Aquila 2009-2014: un racconto del terremoto tra scienza e società. In Ciaschi, A. (a cura di). *La montagna dopo eventi estremi. Declino o nuovi percorsi di sviluppo?* Settecittà, Viterbo.
- Calandra, L. M., Castellani, S. (2017). La ricerca geografica come strategia di resilienza: esperienze di partecipazione in contesto post-disastro. In Mela, A., Mugnano, S., Olori, D. (a cura di). *Territori vulnerabili. Verso una nuova sociologia dei disastri italiana*. Milano, FrancoAngeli, 51-66.
- Calandra, L. M. (2015a). Territorialità e processi di partecipazione: verso una cultura della prevenzione. In Carnelli, F., Ventura, S. (a cura di). *Oltre il rischio sismico. Valutare, comunicare e decidere oggi*. Roma, Carocci. 146-170.
- Calandra, L. M. (2015b). Laboratorio Città: un'esperienza di partecipazione tra ricerca, società e politica nel post sisma aquilano. In Angelini R., D'Onofrio R. (a cura di). *Comunicazione e partecipazione per il governo del territorio*. Milano, Franco Angeli, 317-328.
- Calandra, L. M. (a cura di). (2012). *Territorio e democrazia. Un laboratorio di geografia sociale nel doposisma aquilano*. L'Aquila, Edizioni L'Una, 253-264.

- Casti, E. (2015). Prospettive teoriche e metodi “indisciplinari” della ricerca. Centralità dei Territori. In Casti, E., Burini, F. (a cura di). *Centrality of territories. Verso la rigenerazione di Bergamo in un network europeo*, Bergamo, Bergamo University press/Sestante edizioni, 3-32.
- Castiglioni, B., De Marchi, M. (a cura di). (2009). *Di chi è il paesaggio? La partecipazione degli attori nella individuazione, valutazione e pianificazione*. Padova, CLEUP.
- Cottino, P. (2015). Resilienza di comunità per la rigenerazione dei territori. In Colucci, A., Cottino, P. (a cura di). *Resilienza tra territorio e comunità. Approcci, strategie, temi e casi*. Milano, Fondazione Cariplo, 15-24 (“Quaderni dell'Osservatorio”, n. 21).
- Cutter, S.L., Barnes, L., Berry, M., Burton, C., Evansa, E., Tate, E., Webb, J. (2008). A place-based model for understanding community resilience to natural disaster. *Global Environmental Change*, 18 (4), 598-606.
- Dal Borgo, A.G., Maletta, R. (a cura di). (2015). *Paesaggi e luoghi buoni. La comunità e le utopie tra sostenibilità e decrescita*. Milano-Udine, Mimesis.
- Dematteis, G. (2013). Montagna e aree interne nelle politiche di coesione territoriale italiane ed europee. *Territorio*, 66, 7-15.
- Dickinson, J.E., Lumsdon, L.M., Robbins, D. (2011). Slow travel: Issues for tourism and climate change. *Journal of Sustainable Tourism*, 19 (3), 281-300.
- Folke, C. (2006). Resilience: The Emergence of a Perspective for Social-Ecological System Analyses. *Global Environmental Change*, 13 (3), 253-267.
- Folke, C., Carpenter, S.R., Walker, B., Sheffer, M., Chapin, T., Rockstrom, J. (2010). Resilience Thinking: Integrating Resilience, Adaptability and Trasformability. *Ecological Society*, 14 (4), 1-20.
- Forino, G. (2012). Narrazione delle strategie di resilienza nella ricostruzione aquilana. In Calandra, L. (a cura di). *Territorio e democrazia. Un laboratorio di geografia sociale nel doposisma aquilano*. L'Aquila. Edizioni L'Una, 253-264.
- Foster, K.A. (2007). A Case Study Approach to Understanding Regional Resilience. In *Working Paper*. University of California-Berkley.
- Gardner, N. (2009). A manifesto for slow travel. *Hidden Europe*, 2, 10-14.
- Garrett, J.J. (2005). *Ajax: A New Approach to Web Applications*, <http://www.adaptivepath.com/ideas/ajax-new-approach-web-applications>
- Giovannetti, G., Semplici, G. (2014). What do we mean when we speak about resilience? A multifaceted definition and the state of the art. In Capineri, C., Celata, F., de Vincenzo, D., Dini, F., Randelli, F., Romei, P. (a cura di). *Oltre la Globalizzazione. Resilienza/Resilienze*. Firenze. Società di Studi Geografici, 11-19 (“Memorie geografiche”, 12).
- Goodchild, M.F. (2007). Citizens as sensors: the world of volunteered geography. *GeoJournal*, 69 (4), 211-221.
- Graziano, P. (2012). Rischio, vulnerabilità e resilienza territoriale. *Economia – Quaderno n. 87*. Piacenza, Dipartimento di Scienze economiche e sociali dell'Università cattolica del Sacro Cuore.
- Hall, W., Tiropanis, T. (2012). Web evolution and Web science. *Computer Networks*, 56, 3859-3865.
- Hotelling, C.S. (1973). Resilience and Stability of Ecological System. *Annual Review of Ecology and Systematics*, 4, 1-23.
- Jamieson, W., Jamieson, M., Cockerell, N. (2018). *Tourism Interpretation, Manual for Planning and Management Green Door solutions*, https://docs.wixstatic.com/ugd/4504e5_b6381e9b6337492d8e370e583bdcc4c9.pdf
- Lowry, L. L., Lee, M. (2016). CittaSlow, Slow Cities, Slow Food: Searching for a Model for the Development of Slow Tourism. *Tourism Travel and Research Association: Advancing Tourism Research Globally. Paper 40*. <http://scholarworks.umass.edu/ttra/2011/Visual/40>
- Liu, Z. (2003). Sustainable tourism development: A critique. *Journal of sustainable tourism*, 11 (6), 459-475.
- Magnaghi, A. (2012). Le ragioni di una sfida. In Magnaghi, A. (a cura di). *Il territorio bene comune*. Firenze. Firenze University Press, 11-30.
- Maguire, D.J. (2007). GeoWeb 2.0 and volunteered GIS. *Workshop on Volunteered Geographic Information*, Santa Barbara (CA), 104-106.
- Manyena, S.B. (2006). The Concept of Resilience Revisited. *Disasters*, 30 (4), 433-450.
- Martini, B. (2015). Shock esogeni, resilienza territoriale e resilienza sociale. Alcune riflessioni in termini di impatto sui territori. *Territorio della ricerca su insediamenti e ambiente. Rivista internazionale di cultura urbanistica*, 8 (2), 95-107.
- Myhrvold, N., Young, C., Bilet, M., Smith R.M. (2011). *Modernist Cuisine: The Art and Science of Cooking*. Bellevue (WA), The Cooking Lab.
- Pascolini, M. (2006). Traumi territoriali e risposte della società. In Lombardi, D. (a cura di). *Percorsi di Geografia sociale*, Bologna. Pàtron, 277-302.

- Pascolini, M. (2009). Ricostruire dopo il terremoto: il modello Friuli. In Campione, G. (a cura di). *La furia di Poseidon. Messina 1908 e dintorni*, Cinisello Balsamo. Silvana Editoriale, 285-297.
- Pascolini, M. (2014). Di chi è il territorio? Per una geografia partecipativa. In Bianchetti, A., Guaran, A. (a cura di). *Sguardi sul mondo. Letture di geografia sociale*, Bologna. Pàtron, 173-184.
- Pascolini, M. (2018). Il terremoto del Friuli del 1976 e la partecipazione popolare: una rilettura a quarant'anni dall'evento. In Ciaschi, A. (a cura di). *La montagna dopo eventi estremi. Declino o nuovi percorsi di sviluppo?* Viterbo, Settecittà, 17-30.
- Peng, Z.R., Tsou, M.H. (2003). *Internet GIS*. Hoboken-NJ, John Wiley & Sons.
- Piacentini, P. (2017). *Appennino atto d'amore*. Milano, Terre di Mezzo.
- Plewe, B. (2007). Web cartography in the United States. *Cartography and Geographic Information Science*, 34 (2), 133-136.
- Sgarella, E. (2019). *Il Cammino nelle Terre Mutate*. Milano, Terre di Mezzo.
- Shepard, M. (a cura di). (2011). *Sentient City. Ubiquitous computing, architecture, and the future of urban space*. Cambridge-Massachusetts, The MIT Press.
- Società dei Territorialisti/e, *Manifesto di Camaldoli, per una nuova centralità della montagna* (2019), http://www.societadeiterritorialisti.it/wpcontent/uploads/2020/01/ManifestoCamaldoli_aggfirm5.pdf
- Tsou, M.T. (2013). Revisiting Web Cartography in the United States: The Rise of User-Centered Design. *Cartography and geographic information science*, 38, 250-257.
- Turco, A. (2012). *Turismo & territorialità. Modelli di analisi, strategie comunicative, politiche pubbliche*. Milano, Unicopli.
- Turner, A. (2007). *Introduction to neogeography*. Sebastopol, CA. O'Reilly Media.
- UN World Tourism Organization. *Sustainable Development of Tourism* (2005), <http://sdt.unwto.org/en/content/about-us-5>
- World Commission on sustainable Development. *Our common future* (4 August 1987). Report of the World Commission on Environment and Development – Annex to the UN General Assembly Document A/42/427, Development and International Economic Co-operation: Environment.
- World Travel & Tourism Council (2012), *Travel and Tourism: Economic impact*, http://92.52.122.233/site_media/uploads/downloads/world2012.pdf
- Yadav, P., Deshpande, S., Sengupta, R. (2017). Animating Maps: Visual Analytics Meets GeoWeb 2.0. In Griffith, D., Chun, Y., Dean, D. (a cura di). *Advances in Geocomputation. Advances in Geographic Information Science*. Springer, Cham, 75-84.



RECENSIONI

Laura Stanganini, *Nuovi paesaggi per le aree minerarie dismesse. Il caso della Lusazia Inferiore (Germania orientale)*, Università degli Studi di Firenze. Laboratorio di Geografia Applicata-Phasar, Firenze, 2016, 134 pp., ill. bibl.

Il fenomeno esaminato, sebbene di ambito regionale, è tuttavia oggetto di un'interpretazione che ne evidenzia fattori di portata ben più vasta, che trascendono sia la dimensione nazionale, sia gli specifici contenuti ambientali ed economici. La parte del testo riguardante l'inquadramento e la contestualizzazione offre una chiara disamina dei fattori politici nazionali e internazionali, presentando una convincente spiegazione di quanto lunga e variegata sia la concatenazione di causa-effetto che oggi si sta traducendo, ivi, in un macroscopico intervento di architettura del paesaggio. La concatenazione inizia dalla fase pre-industriale, attraversa trionfalmente la fase mineraria (tutto sommato storicamente breve), supera il crinale della caduta della cortina di ferro e arriva alla formazione di una nuova copertura vegetale, alla costruzione di numerosi bacini lacustri e ai profondi mutamenti etno-demografici ed economici. Nella sequenza elencata, il passaggio più dirompente è quello dovuto alle esigenze imposte dall'economia di mercato e all'impatto culturale-psicologico sulla popolazione, causato dal repentino cambio del regime politico avvenuto con la riunificazione delle due Germanie. Il ruolo che la politica e l'economia hanno avuto quali fattori del multiforme mutamento di questa regione dipende a sua volta dal ruolo molto importante che quest'ultima ha giocato nella storia della Germania dell'800 e del '900 – ruolo paradossalmente identico in quella del Reich e in quella comunista. La regione giace infatti su un ricchissimo giacimento di lignite che costituiva una riserva energetica utile a garantire l'autosufficienza nei due antitetici regimi, accumulati però da ambiziosi progetti autarchici. Prima dell'industrializzazione ottocentesca, la regione aveva un *land use* esclusivamente agro-forestale, di non grande redditività, in cui prevaleva l'utilizzo forestale su quello agricolo. L'escavazione di lignite a cielo aperto

su vastissime superfici ha avuto due stravolgenti conseguenze. Dal punto di vista ambientale essa ha comportato una sorta di desertificazione visuale, con forzose evacuazioni e demolizioni di villaggi, estesi diboscamenti, apertura di cavità ampie e profonde fino a raggiungere la falda freatica.

Alcune immagini riportate nel testo restituiscono bene l'idea di una desolazione quasi impensabile nel cuore dell'Europa. Dal punto di vista antropologico, l'afflusso di numerosissima manodopera da altre regioni ha prodotto quasi l'estinzione dell'enclave slava dei Sorabi, maggioritaria da secoli in quest'area – *enclave* già oggetto di ostilità in epoca hitleriana. L'apertura al mercato energetico globale, avvenuta all'improvviso con la riunificazione del 1990, ha messo fuori mercato la lignite prodotta nella Lusazia a prezzi non concorrenziali con altri combustibili fossili ed energie rinnovabili. Da lì è scaturita una *débâcle* economica e demografica, soprattutto di giovani disoccupati in fuga; essa ha trasformato per la seconda volta questa regione (che già una prima volta era stata trasformata tra Ottocento e Novecento da regione forestale in regione fatta di sole cave carbonifere) determinando una sequenza di "vuoti" sociali e fisionomici. Ma, fra le ragioni del collasso vi è stato anche un atteggiamento psicologico "passivo" e "rassegnato" da parte di una popolazione "disabituata" alla competizione dopo 45 anni di "rieducazione" sovietica. La risposta del governo federale e dei governi dei Länder interessati è stata però estremamente fattiva e articolata – mirando primariamente a innescare condizioni fisiche e meccanismi "autopropulsivi" destinati a incentivare un nuovo e diverso sviluppo. In pratica gli interventi si sono concretizzati non soltanto in un maquillage paesaggistico fine a se stesso (quale talvolta si osserva nei progetti di architettura del paesaggio), ma in una ristrutturazione complessiva che dalle forme del paesaggio ha fatto scaturire anche nuove funzioni – in particolare quelle turistiche – evitando così la completa desertificazione demografica della regione.

All'inizio, le opzioni prospettate erano molto differenziate. La meno vantaggiosa appariva quella di un

ripristino delle condizioni originarie, preesistenti allo sfruttamento minerario, mediante la “bonifica” e la “cura” degli enormi traumi inferti alle forme e alle funzioni dell’ambiente. Questa poteva essere un’opzione gradita agli “*insiders*” (la popolazione locale sopravvissuta al collasso del sistema economico regionale), ma essa avrebbe avuto scarse *chances* di tradursi in una rinascita economica autopropulsiva. In tal caso infatti, la fruibilità turistica, l’unica realisticamente praticabile, non avrebbe trovato nel paesaggio forestale antico, seppure impreziosito dai laghi formati nelle cavità delle miniere a cielo aperto, un *appeal* sufficientemente forte da fornire un ritorno economico di dimensioni tali da rimettere in moto l’economia.

Una seconda opzione era invece gradita a quella categoria di “*outsiders*”, fatta di intellettuali e scienziati: essa avrebbe semplicemente previsto di affidare ai soli meccanismi naturali (spontanei e incontrollati) la funzione di riappropriarsi di quell’ambiente in tutte le sue componenti, sia morfologiche, sia biologiche, sia (soprattutto) artificiali, costituite cioè dai numerosi relitti industriali costituiti dalle attrezzature minerarie. Ovviamente questa opzione paesaggistica non avrebbe avuto alcuna funzione autopropulsiva per l’economia e la società, ma soltanto una funzione contemplativa e, al massimo, scientifico-naturalistica. Alla fine l’opzione vincente (nei due sensi: prescelta ed efficace nei suoi effetti) è stata quella di quella di fare una bonifica che combinasse gli aspetti naturalistico-ambientali (soprattutto attraverso la formazione di vasti bacini lacustri e canali adatti alla navigazione turistica, nonché rimboschimenti) con quelli della manutenzione di alcuni impianti minerari di grandi dimensioni. Questi ultimi (come il mastodontico ponte trasportatore della lignite, detto F60) sono stati restaurati non solo a fini museali contemplativi, ma anche di utilizzazione per effettuare percorsi gradevoli per gli spostamenti dei visitatori. In sostanza, è stato creato un museo vivo, espressivo di un’importante epoca storica e capace di attrarre un turismo di buon livello, anche se non necessariamente elitario. Il risultato è che questa regione storica, già oggetto di frizioni tra il mondo germanico e quello slavo, e che, come accennato, aveva perduto due volte la propria identità, con l’apertura delle miniere e con la loro chiusura, sta ora riacquistandone una nuova. La risposta della popolazione a questa nuova fase è stata oggetto di un’approfondita inchiesta da parte dell’autrice, nel quadro della sua tesi di dottorato presso la Freie Universität di Berlino.

Enrico Abbate, *Escursioni ed ascensioni Iemali nell’Abruzzo Ulteriore II. Le prime escursioni invernali sul Velino e sul Sirente (1881)*, Avezzano, Kirke, 2017, 75 pp.

La trascrizione della relazione di viaggio di Enrico Abbate, che in compagnia di Edoardo Martinori intraprese una storica esplorazione dell’Appennino abruzzese durante la stagione invernale, ci consegna una pagina emozionante non solo per quel che concerne il raggiungimento delle vette, ma anche per la portata della parte restante di traversata. I due, l’uno segretario del Club Alpino Italiano di Roma e l’altro storico fondatore del sodalizio, nonché membro della Società Geografica Italiana, intrapresero il loro viaggio in Abruzzo alla fine del mese di febbraio del 1881. Giunsero dapprima ad Avezzano, ove ebbero modo di notare il vasto bacino del Fucino a pochi anni dal prosciugamento, e da lì presero la via di Magliano dei Marsi per incontrare la guida che li avrebbe condotti sul Monte Velino (2487 m). La narrazione dell’ascesa, compiuta attraverso l’odierna via normale dal borgo antico di Rosciolo dei Marsi, catapulta il lettore, specie quello che ha avuto modo di compiere il medesimo itinerario, in un’esperienza di salita dai caratteri pionieristici. Nonostante il manto nevoso li avesse messi a dura prova, il raggiungimento della cima rappresentò la prima riuscita assoluta dell’itinerario in inverno e l’inizio della lunga stagione esplorativa dell’Appennino abruzzese. Lo stesso valse per il Sirente, che da Aielli fu raggiunto attraverso il meno ripido versante meridionale fin sulla Vetta Centrale (2349 m), da cui discesero percorrendo la cresta sommitale in direzione est sino alla Piana di Baullo, spartiacque tra la Marsica Nord Orientale e la Valle Subequana. Oltre ai resoconti d’ascesa, che confermano quanto la tenacia e la sete d’esplorazione conferissero ai due alpinisti una straordinaria resistenza, accompagnata da una temerarietà figlia della conoscenza, il diario di viaggio comprende l’esperienza di traversata tra una vetta e l’altra, nelle valli dell’Abruzzo profondo della seconda metà del XIX° secolo: Aielli e Magliano nel Fucino, Gagliano Aterno e Castelvechio Subequo nella Valle Subequana, Anversa e Scanno nelle Gole del Sagittario e così via. Non solo, dunque, la sfida ad alcuni tra i picchi più insidiosi dell’attuale Parco Regionale Sirente Velino, ma altresì la testimonianza dell’ospitalità delle genti di montagna e dei centri fortificati delle valli interne che, fatta eccezione per i viaggiatori europei avventuratisi nei nostri territori nel loro Grand Tour ottocentesco, risultavano ancora pressoché sconosciuti al panorama istituzionale dell’Italia unita.

Giuseppe Campione, Messina... “qui comincia la Sicilia”. Topografia della memoria, Presentazione di Francesco Mercadante, Post-scriptum di Girolamo Cotroneo, Studium, Roma 2017. 360 pp.

Questa raccolta di scritti su Messina pensati e pubblicati nell'arco di cinquant'anni costituisce un'autobiografia intellettuale di Campione che sarà completa nel libro che egli sta scrivendo sulla storia contemporanea di Messina, alla quale egli stesso ha contribuito.

Non c'è pagina, in questo libro, che non tocchi l'essenza della storia di Messina, quell'essenza che Francesco Mercadante riassume in un grumo lirico, in quell'*asalto al cielo* “compiuto *viribus unitis* da un popolo che conosce il patire...”.

L'autore è riuscito a sviluppare nel tempo un metodo sempre più complesso, culturalmente sempre più affinato: nel solco di Lucio Gambi, ha superato l'aridità della geografia senza storia per giungere a una geografia scritta dalla storia, dalla sua storia antropologica, dalla “trama di relazioni e vestigia parlanti” (*La composizione visiva del luogo. Appunti di geografia immediata*). Questi saggi – da *Messina e Reggio Calabria: verso la grande città dello stretto?* del 1968, a quelli più recenti su singoli personaggi, Pietro Longo, Lucio Gambi, Salvatore Pugliatti – vari per tematiche e prospettive, sono tuttavia uniti da una visione complessa dell'area dello Stretto, imperniata su quello che Campione chiama il “disisolamento” di una “Messina aperta ed offerta in questo fascio di influenze compositive... che evolve la sua struttura sociale verso la progressiva liberalizzazione delle relazioni sociali”.

Dopo tanti anni, dobbiamo prendere atto che ancora questa idea lungimirante di sviluppo della conurbazione, di sviluppo integrato (commerciale, agricolo, industriale, turistico e, soprattutto, culturale) dell'area dello Stretto – la cui infrastruttura principale avrebbe dovuto essere il ponte sullo Stretto come volano dell'interscambio euro-afrasiatico – stenta a decollare. Anzi, siamo di fronte ad un arretramento poiché, come spiega Campione, negli ultimi cinquant'anni la vicenda di Messina – abbandonando il *progetto urbano* che, negli anni '60 dell'Ottocento, sembrava essere l'idea guida: “far funzionare una democrazia nascente... soprattutto riaffermare un ruolo per Messina e il suo retroterra” (*Il progetto urbano di Messina*) – si è dispiegata quasi senza un disegno.

In questo libro vi è un saggio il cui titolo inquietante, *La città interrotta*, è simbolo non solo del grande disastro del terremoto del 1908 che ha determinato la sincope nella vita di Messina ma, per Campione, lo è anche del modo in cui poi si è passati dalla città baraccata alla città di quel Piano urbanistico Borzi che, a suo

severo giudizio, decretò “per Messina, con i suoi organismi stereotipati e i suoi ornamenti casuali, una sorta di ritiro dell'intelligenza dallo scenario urbano”. Si potrebbe aggiungere, la perdita della memoria storica e l'indebolimento della identità della città.

Non v'è dubbio che Messina, all'alba del nuovo secolo, fosse giunta – insieme a tutta la Sicilia ma, forse, anche per condizioni peculiari della città – alla fine del suo ciclo storico alto, specialmente sul piano economico e commerciale, anche per effetto di quel “tramonto” di cui parlava Giovanni Gentile, e avesse perduto nella comunità nazionale il ruolo esercitato in quella più ristretta della Sicilia. Però l'accelerazione della sua decadenza fu anche determinata da questo evento tragico.

Ma che cosa ha impedito che la città riacquistasse un'anima?

L'alibi del terremoto non basta più a coprire le responsabilità che stanno soprattutto nelle sue istituzioni politico-amministrative e nei ceti dirigenti, imprenditoriali ed economici. E qui ci soccorre ancora una volta il giudizio di Campione secondo il quale i piani urbanistici successivi al Borzi – che pure ha avuto anche meriti non secondari nella ricostruzione della città – hanno dato l'abbrivio a una città, dice Campione citando Gambi, “cresciuta per aggiunte, in un groviglio disordinato... [segnato] dall'inurbamento di una società priva di esperienze mercantili... e di risorse finanziarie... invischiata in tradizioni rurali. Da qui la depressione e la sciattezza del tono sociale degli ultimi cinquant'anni che si è riflessa nella ricostruzione edile pacchiana, impersonale e ‘quasi’ coloniale...”.

Negli anni '60, il Comune di Messina bandì un concorso per un piano regolatore. Lo vinse il Piano Samonà, un intelligente superamento del vecchio Piano Borzi e proponeva prospettive nuove, tutte costruite intorno all'ipotesi della costruzione del Ponte e di un nuovo Porto; ma il piano morì appena nato, non se ne fece niente. Dieci anni dopo, il Piano TEKNE metteva le mani avanti affermando, ahinoi, che, “per la mancanza di linee programmatiche precise, appare problematico in questa fase poter delineare il ruolo che Messina potrà giocare nell'ambito dell'area dello Stretto”.

In realtà, le classi dirigenti messinesi, nel secolo che si è aperto col terremoto, hanno progressivamente perduto capacità di creare ‘cittadinanza’, di galvanizzare le popolazioni che – estranee per quanto si vuole all'identità che la storia aveva impresso alla città – avevano comunque ridato sangue alla ricostruzione fisica della città e potevano darne anche alla sua vita morale. Mercadante – nel suo discorso sull'*appaesamento come ricerca d'identità, di comunanza di sentimenti, idee, concordia* – ci dice che è “innegabile che sia la tradizione a

pilotare nella storia l'identità di un popolo". Mancando l'anima, è mancato un progetto condiviso per la città.

Il vero punto di crisi di Messina è stata la perdita della funzione economica del suo porto, svuotato di cantieri e traffici, anche di quelli minimali dei *ferribotti*. Ma esso rimane la sua struttura più preziosa e non si può dire, come alcuni fanno oggi, che convenga rinunciare a rivitalizzarlo destinando San Ranieri, la Zona Falcata del porto di Messina, a varie forme di urbanizzazione anche speculative.

Il libro di Campione è un libro su Messina, ma esso si conclude parlando di padre Pino Puglisi e del perché non fu fatto "Santo subito": "Ci sono invece voluti 20 anni. Chissà, bisognava rendersi compiutamente conto, con piedi di piombo, del fatto che la mafia lo aveva ucciso *in odium fidei*". E qui si capisce che Messina è per lui una metafora della Sicilia; anzi delle *molte Sicilie* di cui il nostro autore parla.

"L'intervista impossibile" che Campione avrebbe voluto fare a Eliseo Reclus verteva su questa domanda: "A Messina il tempo lavorerà per la città?", per "cavare le scarpe dal pantano" – dice Mercadante – e per superare quella immagine della Sicilia, proposta da Andrej Belyj, come luogo solo "della catastrofe, del sacrilegio, della promiscuità... la patria di Cagliostro".

Giuseppe Butta

Robert Laurini, *Geographic Knowledge Infrastructure: Applications to Territorial Intelligence and Smart Cities*, London, ISTE-Elsevier, 2017, 312 pp., ill., tabb., bibl.

La nuova monografia di Robert Laurini rappresenta, senza pretesa di esautività, il quarto tassello di un percorso di ricerca iniziato nel 1989 con il volume *L'ingénierie des connaissances spatiales* e proseguito, nel 1993 e nel 2001, rispettivamente con la pubblicazione di *Fundamentals of Spatial Information Systems* e *Information Systems for Urban Planning: A Hypermedia Cooperative Approach*. Se il filo rosso dei precedenti volumi può essere rintracciato, complessivamente, nell'applicazione di strumenti informatici, incentrati sulla conoscenza spaziale, alla pianificazione ambientale e urbanistica, con il suo ultimo libro l'autore si focalizza principalmente su come l'amalgama tra intelligenza artificiale e collettiva si integri con gli studi sull'intelligenza territoriale e sulle *smart city*, mostrando, al contempo, come questa amalgama possa costituire uno strumento efficace per un rinnovamento degli studi sulla pianificazione urbana e ambientale.

Il libro può essere idealmente suddiviso in tre parti. Nella prima (capitoli 1-3), vengono presentati alcuni

elementi mirati a descrivere l'intelligenza territoriale, le *smart city* e le metodologie per la rappresentazione (strutturale, logica e contenutistica) della conoscenza geografica. Obiettivo è mostrare come l'utilizzo di tale conoscenza possa non solo migliorare la *governance* di città e territorio, ma anche fornire alcuni strumenti per una ristrutturazione (concettuale) della pianificazione urbana e ambientale. L'idea sottesa è che se gli esseri umani rappresentano il fulcro dell'intelligenza territoriale, l'utilizzo di tecnologie legate alla rappresentazione della conoscenza geografica possa contribuire ad ampliare il ragionamento umano non solo generando nuovi scenari di sviluppo urbano, ma anche valutandone le conseguenze da un punto di vista umano, sociale e finanziario.

Il perno della seconda parte del volume (capitoli 4-8) è invece costituito dalle macro-tematiche delle ontologie geografiche e dei *gazetteer*, analizzate (e distinte) attraverso una disamina delle entità (in primis, oggetti, proprietà e relazioni) che le compongono, delle loro strutture gerarchiche e delle loro applicazioni intra e interdisciplinari. Della nozione di oggetto geografico vengono distinti due diversi aspetti: quello semantico (che tende a ricondurlo a un oggetto convenzionale) e, soprattutto, quello geometrico-matematico. La disamina non trascura neppure una delle principali problematicità ad esso legate, ossia una sua non ambigua identificazione. Le relazioni che correlano tali oggetti (funzionali anche per analizzare e delineare le strutture spaziali che organizzano le città) sono invece suddivise in spaziali e geografiche: delle prime viene evidenziato un carattere essenzialmente astratto, le seconde sono invece più legate ad aspetti mirati a descrivere le specificità (e la complessità) della Terra.

La terza parte (capitoli 8-13), infine, esplora le applicazioni delle conoscenze geografiche ottenute attraverso un processo di estrazione dei dati alla *geographic knowledge engineering* e come quest'ultima possa, a sua volta, essere impiegata per una *smart governance of cities*. Se, in generale, gli obiettivi di questa parte sono maggiormente legati a esigenze pratiche sulla *governance* della città, non mancano tuttavia alcune riflessioni teoriche. La prima è sulle regole geografiche, regole che, secondo l'autore, rappresentano un presupposto imprescindibile per lo studio di un qualsiasi progetto ambientale e/o urbano. La seconda è una critica alla cartografia convenzionale dalla quale emerge la necessità di uno studio sulle nuove tecniche di geo-visualizzazione finalizzato a fornire ai responsabili della *governance* di città e territorio nuovi strumenti per comprendere visivamente le conseguenze delle loro politiche.

Timothy Tambassi

Cristiano Pesaresi, *Applicazioni GIS. Principi metodologici e linee di ricerca. Esercitazioni ed esemplificazioni guida*, Torino, UTET, 2017, 368 pp., ill., bibl.

Scrivere (e pubblicare) un libro didattico sui GIS nel 2017 è un atto di coraggio.

Esiste una enorme bibliografia sul tema (anche solo limitandosi alla didattica). Non solo: molta di essa è facilmente (e gratuitamente) reperibile in rete in formato pdf. I tutorial collegati ai vari programmi sono diffusi e possono contare su dati di appoggio dedicati, liberamente scaricabili anch'essi.

Dal punto di vista dell'Autore, c'è poi un'altra considerazione da fare. Moltissimi eminenti studiosi hanno scritto sui GIS ed ognuno di essi (a torto o a ragione), è convinto di essere un riferimento imprescindibile in materia. Il volenteroso e audace scrittore si sentirà quindi in dovere di curare ossessivamente i riferimenti bibliografici del suo lavoro, pur sapendo che in ogni caso scontenterà qualcuno, o per omissione o per una citazione non perfettamente puntualizzata.

Premesso tutto questo, *Applicazioni GIS. Principi metodologici e linee di ricerca. Esercitazioni ed esemplificazioni guida* si presenta decisamente bene: ha una veste grafica accattivante che invita a sfogliarlo; i singoli titoli dell'indice sono della giusta misura, molto chiari e centrano perfettamente l'argomento cui si riferiscono. Se poi aggiungiamo le belle presentazioni/prefazioni di tre indiscusse autorità tecnico/scientifiche in ambito geocartografico (che sono, nell'ordine di presentazione del testo, Goodchild, De Vecchis e Ratti), ci rendiamo conto di avere in mano un lavoro di spessore, che va sicuramente esaminato attentamente.

La grafica è molto curata e le figure sono numerosissime (sono le varie schermate che si susseguono in ambiente ArcGIS durante le varie esercitazioni che il testo presenta). Tutto ciò rende la didattica del testo orientata ad un utente anche non esperto.

Parlando di contenuti, Pesaresi parte da una panoramica introduttiva (anche storica) su quello che i GIS hanno rappresentato dai loro lontani esordi ad oggi. Può sembrare il solito inquadramento storico da saltare a piè pari ma così non è: anche se poi il libro predilige la trattazione di applicazioni concrete del software, non si può prescindere all'inizio da un inquadramento ontologico dello strumento.

Dal capitolo successivo l'opera entra nel vivo dei suoi contenuti. Si parla giustamente di "ciclo cartografico" e di come i GIS possano inserirsi in esso, non trascurando alcuni utili richiami ai sistemi di coordinate. Poi i capitoli si susseguono illustrando le principali funzionalità operative dello strumento, attraverso

esercitazioni che sono volte ad esaurire per il massimo possibile le varie elaborazioni di dati in ambiente GIS. Anche la georeferenziazione è giustamente trattata con precisione e competenza (potrebbe sembrare un tema inutile, oggi che quasi tutti i dati geografici, vettoriali o raster, sono generalmente consegnati già georiferiti all'utilizzatore, io lo considero invece di fondamentale importanza). A tal riguardo sono ricordati gli strumenti a disposizione in rete (Geoportale nazionale), per le cartografie di riferimento da utilizzare nel processo di georeferenziazione (dalle quali ricavare i vari Ground Control Point).

Una nutritissima bibliografia chiude il volume, puntualmente richiamata nel testo anche con note a piè pagina (in alcuni punti un po' troppo estese per i miei gusti). Alla fine, un utile indice analitico costituisce un ulteriore strumento per consultare più agilmente il lavoro.

In un'epoca in cui i GIS sono in una fase di transizione da una dimensione "desktop oriented" ad una "cloud oriented", un testo che approfondisca e chiarisca da dove si parte per arrivare ai GIS del futuro può sembrare anacronistico, ma in verità non lo è affatto, perché pone le basi per capire il futuro cambiamento.

Infine, si desidera ricordare che con il libro viene resa disponibile per un anno una licenza del software ArcGIS (versione *advanced*), sul quale sono basate le esercitazioni del libro.

ESRI non ha bisogno di alcuna presentazione: è una solida e prestigiosa azienda produttrice di software GIS, la più quotata e (ormai) fra le più antiche per ciò che riguarda i GIS specializzati in campo vettoriale. Attualmente, la società di Redlands deve far fronte agli attacchi dei vari competitors open source, che stanno pericolosamente guadagnando terreno nei suoi confronti. Un plauso quindi anche alla lungimiranza di ESRI Italia per la adeguatezza delle sue politiche di marketing.

Andrea Favretto

Società Geologica Italiana – Comitato Glaciologico Italiano (a cura di), *Itinerari glaciologici nelle montagne italiane. Guide Geologiche Regionali*, 12, 2017, Lavis (TN), Litotipografia Alcione, 3 voll, 106, 238, 286 pp., ill., bibl.

Dopo una lunga gestazione è uscita un'opera molto attesa perché, al di là del titolo che fa pensare ad una delle pur preziose guide del Club Alpino Italiano, in essa sono esposte le più avanzate ricerche sullo stato dei ghiacciai italiani. In questi momenti in cui l'argomen-

to che forse più di altri è all'ordine del giorno e cioè il cosiddetto cambiamento climatico, la conoscenza dello stato dei nostri ghiacciai, che sono indubbiamente i più sensibili indicatori del fenomeno, è certamente di somma importanza.

Bisogna dire con orgoglio che il nostro Paese ha una conoscenza profonda dei ghiacciai della catena alpina e dell'unico ghiacciaio appenninico. Infatti, fin dal 1895 nell'ambito del Club Alpino Italiano sorse il Comitato Glaciologico Italiano

con lo scopo di promuovere e coordinare le ricerche nel campo della glaciologia, Comitato che divenne poi autonomo nel 1914. Da allora sono cominciate le annuali Campagne Glaciologiche allo scopo di monitorare con precisione e con le tecniche via via più avanzate la dinamica dei ghiacciai italiani a cui hanno partecipato anche illustri studiosi, geografi geologi, geofisici e ingegneri ma soprattutto generazione successive di generosi cultori che con fatica e coraggio non hanno mai smesso di riferire anno dopo anno del loro stato. Attualmente circa 150 ghiacciai vengono controllati ogni anno. Chi ha partecipato alle riunioni del Comitato Glaciologico non ha potuto non percepire l'afflato con cui ogni studioso riferiva e lo fa tutt'oggi delle sue creature cioè dei ghiacciai osservati. Il valore dell'avanzata o del ritiro annuo delle fronti dei ghiacciai, la quantità di neve residua, la scomparsa di porzioni dei ghiacciai in certi anni più favorevoli la ricopertura in alcune tratte alpine di aree proglaciali come negli anni Venti del secolo scorso nelle Alpi Marittime o nel periodo 1961-1980 nelle Alpi Retiche meridionali, incrementi poi rivelatisi effimeri, la comparsa di laghi, il manifestarsi di crepacci, di valanghe, la trasformazione in ghiacciai "neri", il riaffacciarsi della vegetazione nelle aree già coperte dal ghiaccio e molti altri aspetti e fenomeni sono stati riportati anno dopo anno nelle Relazioni delle campagne glaciologiche. A queste si sono aggiunte specialmente negli ultimi venti anni delle corpose relazioni meteorologiche, a loro volta annuali, sfruttando le stazioni di alta quota e da ultimo alcuni bilanci di massa glaciali. Insomma un patrimonio prezioso e un grande contributo alla comprensione di quello che sta succedendo nella nostra terra e nella nostra atmosfera.

Sessanta studiosi hanno collaborato a questa opera che si stende dalle Alpi Marittime alle Alpi Giulie e al Gran Sasso d'Italia. È ricca di dati, di riferimenti geografici, di mappe attuali e di carte storiche, di fotografie attuali e di suggestive foto storiche, di diagrammi, disegni. Impressionanti sono i confronti fra le aree già glacializzate ed ora libere dai ghiacci, sembrano due mondi diversi anzi lo sono. Le basi cartografiche sono

state fornite dalla casa editoriale Domus di "Meridiani Montagna", la redazione dell'opera è stata curata da C. Smiraglia e da C. Casarotto mentre C. Baroni ha curato i capitoli tematici del primo volume.

Se questa è l'ultima notevole opera del Comitato Glaciologico Italiano, non si può non ricordare che già nel 1925 C. Porro e il medesimo con P. Labus nel 1927 avevano censito e rappresentati su tavole 774 ghiacciai nelle Alpi. Prendendo spunto dall'Anno Geofisico Internazionale il Comitato Glaciologico con l'aiuto del C.N.R. ha eseguito un Catasto dei Ghiacciai Italiani nel 1959-1962 con carte alla scala 1:25.000 studiandone 1028 dei quali 838 ancora vivi. Negli anni Ottanta il Comitato con S. Barbero e G. Zanon ha riportato sul catasto World Glacier Inventory in formato elettronico 1397 ghiacciai per una superficie totale di 608 km². Con una restituzione fotogrammetrica digitale di fotografie aeree il Comitato ad opera di Ajassa e altri ha nel 1997 aggiornato per il Ministero dell'Ambiente la situazione con un quadro sconcertante di soli 474 km² di estensione glaciale nelle Alpi italiane. Infine Smiraglia e Diolaiuti nel 2015 hanno rilevato con ortofoto per l'ultimo nuovo catasto dei ghiacciai italiani soltanto 368 km² riferibili a 901 apparati glaciali. Circa l'84 % dei ghiacciai ha una superficie minore di 0,5 km². Il confronto con i catasti precedenti mostra una drammatica riduzione delle aree glaciali fra il 30 e il 40%.

In questi anni stiamo assistendo nelle aree montane ed anche in quelle alpine a inusitati cambiamenti paesaggistici con una risalita delle fasce altimetriche della vegetazione. Quindi in linea con la straordinaria e progressiva scomparsa dei ghiacciai e la loro sostituzione con facies ambientali di tipo periglaciale legate al gelo discontinuo, non solo ma è da aspettarsi che una volta esaurita la fase di scioglimento dei ghiacci il rifornimento di acqua dei bacini idroelettrici diventerà carente. Nell'immediato è prevedibile e in parte è già in atto una fase di pericolosità geomorfologica con il moltiplicarsi dei distacchi di pezzi di ghiacciai e delle valanghe e la comparsa di grandi frane di scioglimento.

Certo lo spopolamento montano non ha aiutato la stabilità dei pendii ma il cambiamento climatico, qualunque sia la causa di esso, è una realtà e quest'opera a più mani lo illustra in maniera esemplare. Sta a noi prenderne atto e a ripensare a un nuovo modo di stare in rapporto con il nostro pianeta.

Paolo Roberto Federici

Valentina Albanese, Valentina Greco, Matteo Proto (a cura di), *Geography and the ICT. New Technologies & Geographical Research*, Bologna, Bononia University Press, 2018, 169 pp., ill., bibl.

Il rapporto tra tecnologie della comunicazione e geografia è stato a lungo affrontato in ambito internazionale con l'intento di individuare le potenzialità didattiche di nuovi strumenti digitali per l'insegnamento, dalla scuola primaria fino all'accademia. In questo volume è invece il rapporto tra tecnologie e ricerca geografica a costituire il comune denominatore tra i diversi casi di studio presentati. Del resto, le rappresentazioni territoriali oggetto di studio dei geografi contemporanei, o da essi stessi elaborate, devono necessariamente misurarsi con la comunicazione digitale e con strumenti che pongono nuove sfide pratiche e teoriche. Strumenti con un'ampia gamma di applicazioni possibili, in grado di contribuire a migliorare la comprensione spaziale dei fenomeni e favorire una risoluzione di problemi critici come sostenibilità, cambiamenti climatici, pianificazione urbana e gestione dei beni culturali. GIS e i social media sono al centro dell'attenzione anche per lo straordinario potere di produrre e condividere direttamente contenuti mediatici. Dal momento che questi possono anche essere co-generati da utenti in rete e se potenti algoritmi sono destinati a interpretare un flusso di *big data* crescente e pervasivo, allora anche la geografia può partecipare allo sfruttamento delle potenzialità offerte dalla comunicazione digitale. Di tutto questo, gli autori del libro paiono consapevoli. Nello spazio geografico le trasformazioni più evidenti sono in particolare quelle testimoniate dalla produzione cartografica, che l'evoluzione tecnologica ha profondamente ridimensionato. Molti dei saggi qui contenuti si concentrano proprio sull'applicazione delle tecnologie digitali alla cartografia, in alcuni casi utilizzata per rielaborazioni storiche e spesso per evidenziare il processo di trasformazione dei luoghi e dei paesaggi.

Arturo Gallia ci spiega, ad esempio, un caso di applicazione dei GIS alla gestione dei beni culturali ("HGIS and Web applications for the promotion of the Cultural Heritage. Antonio Nibby and William Gell's *Carta de' dintorni di Roma*", pp.69-84). La tecnologia GIS contribuisce a conferire nuova vita ad un documento antico e ai siti di interesse della Capitale, dimostrando di essere conveniente allo studio di siti archeologici, per il patrimonio culturale e i cambiamenti avvenuti in luoghi di rilevanza storica. Così come Gallia, anche Giannini (*Representing the territory: The layer The landscape as it was of WebGIS VisualVersilia.com*, pp.85-98) e Maria Vona ("The social transformation of Piazza San Carlo in Turin between the 19th and 20th century. A change

narrated with use of digital tools", pp.99-112) utilizzano fonti storiche per un'analisi geografica qualitativa, in cui la ricerca archeologica diviene il punto di partenza per una comprensione critica della dimensione spaziale. Marcello Tanca ("Sardinian territories as told by Google Street View: The Isperiadas project", p.33-56), prendendo in esame un progetto fotografico basato su Google Street View, dimostra che le immagini mediate da tale strumento possono offrire molteplici narrazioni, diverse da quelle ufficiali e al contempo dettagliate riguardo la complessità territoriale. Tra i vari saggi, non mancano quelli attenti all'uso dell'ICT per gli studi in ambito turistico. Opmeer e Visentin ("Geo-based technology in support of creating a seamless free-choice learning experience on minor water-heritage sites. Lesson learned from the EUWATHER project", pp.113-132) presentano un software che raccoglie dati riguardo determinate località con finalità di sfruttamento turistico, generando nuove spazialità e ponendo le basi per uno sviluppo territoriale basato sui dati georeferenziati disponibili. Loda e Tartaglia ("Sentiment Analysis and the perception of places in tourism studies: a Twitter-based investigation in upper Myanmar", pp.57-68) utilizzano l'analisi del *sentiment* per studiare la percezione dei turisti in viaggio nel Myanmar settentrionale e connessi con il mondo mediante la piattaforma di messaggistica Twitter. Nonostante emergano chiaramente i vantaggi di questo tipo di analisi (tempi e costi ridotti, rapidità del mezzo), questa modalità analitica lascia invece a desiderare, come fanno notare gli autori, per la qualità informativa dei contenuti. In un certo senso anche Teresa Graziano si occupa dello spazio percepito da persone lontane dal proprio luogo abituale di residenza, sebbene in questo caso si tratti di migranti ("E-spaces of migration: Online narratives, digital connections and practices of self-representation among Italians living abroad", pp.19-32). La sua è una ricerca empirica sulle identità territoriali dei migranti italiani all'estero, nella quale Internet viene vista come un'architettura utile per decifrare modelli e pratiche di rappresentazione e comunicazione dei migranti, dalla fase preparatoria del trasferimento fino all'insediamento nel luogo di destino. La crescente interazione tra attori reali, attraverso spazi virtuali, offre maggiori opportunità di comunicazione per i migranti odierni rispetto a quelli di un secolo fa. Ne emerge un continuo processo di rinegoziazione dell'identità, un'appartenenza territoriale dal carattere ibrido, dove il "qui e il lì" sembrano svanire, da quando Skype ha reso meno doloroso per chi cerca fortuna altrove il distacco dai propri affetti.

Il libro, in sostanza, contiene molti esempi di come applicare le nuove tecnologie per la creazione di "un sen-

so del territorio” ed è certamente adatto a ricercatori, insegnanti, studenti di geografia, a studiosi delle scienze dell’ambiente e del territorio. I contributi raccolti sono perlopiù orientati a studiare i fenomeni con uno sguardo geostorico basato su HGIS (Historical Geographical Information System) oppure applicati a livello locale per progetti di sviluppo territoriale o turistico. Le potenzialità delle tecnologie ICT emergono solo parzialmente e lo spettro di soluzioni tecnologiche adottate (in prevalenza GIS, social media e siti web) è limitato – comprensibilmente – data la vastità di possibili applicazioni. I casi di studio presentati possono però aprire la strada ad una riflessione più ampia non solo sulle modalità di utilizzo delle nuove tecnologie a disposizione della geografia umana e dell’analisi del territorio, ma anche sull’impatto che queste hanno sui fenomeni spaziali e sulle pratiche sociali. Oggi disponiamo infatti di tecnologie rivoluzionarie per la realtà virtuale immersiva, a quella simulata e aumentata, particolarmente interessanti per lo studio dell’interazione uomo-ambiente.

Sarebbe auspicabile anche un’attenzione dei geografi alle specificità dei software dedicati alla *data visualization*, una forma di comunicazione indispensabile non solo per le strategie operative delle imprese o alla comunicazione giornalistica, ma anche per la ricerca scientifica. Le funzionalità di mappatura offerte da questi prodotti, in grado di aggregare e rappresentare efficacemente dati spaziali, non sono appannaggio esclusivo della geoingegneria, dell’urbanistica e dell’architettura. ICT oggi significa soprattutto accumulo, elaborazione e pubblicazione di *big data*, il cui rapporto con la geografia è ancor incerto. Come integrare questi dati con le strutture preesistenti al mondo digitale? Cosa significa utilizzare i *big data* per fare ricerca e produrre conoscenza? Come metterli in relazione, allora, al nostro oggetto di studio, alle nostre metodologie, alle nostre epistemologie? Possediamo mezzi sempre più potenti per misurare, mappare, analizzare e visualizzare, ma diventiamo sempre più dipendenti dai dati. Le tecnologie, a qualcuno, potrebbero persino sembrare limitanti per la pratica di una geografia critica. Dato l’aumento di dati e servizi che contemplano la geolocalizzazione, diventa dunque importante per i geografi mostrare di avere un ruolo attivo e domandarsi non solo “dove” ma anche “perché” e “come” dei fenomeni spaziali. In altre parole, non soffermarsi al *topos* ma spingersi fino ad un’interpretazione più approfondita della trama di relazioni che costituiscono il territorio.

Simone Gamba

Renata Allegri, Osvaldo Garbarino, Vernazza. *Le trasformazioni nel tempo dell’insediamento e del territorio*, Libreria Geografica 2018, GeoMap s.r.l., Novara 2018, 172 pp., ill.

Chi scrive la recensione di questo lavoro dedicato a Vernazza non ha certo l’autorevolezza di Sir Richard Rogers che ne sigla la presentazione, ma ne condivide tutto l’amore per le Cinque Terre, visitandole ogni volta che può, d’estate o d’inverno, e pertanto non può esimersi dall’esprimere profonda gratitudine agli autori per avere affrontato il tema. Il volume, articolato in quattro capitoli, preceduti da una introduzione e seguiti da una appendice, si configura come una guida di alta divulgazione rivolta al grande pubblico ma non soltanto. Esso descrive con competenza e dedizione un territorio segnato prepotentemente dalla natura che vi ha impresso caratteri tanto affascinanti quanto difficili da dominare (v. l’alluvione dell’ottobre 2011) e altrettanto ‘segnato’ o meglio disegnato dalla fatica millenaria delle generazioni che vi si sono succedute rimodellandone ogni minimo lembo.

I testi offrono una lettura attenta del territorio, esplorandone la dimensione storica e mettendone in rilievo le persistenze più significative, passibili di inserimento in “progetti rurali per il recupero di un territorio che è reso straordinario dalla sua irripetibile specificità”. A tal proposito piace ricordare le pagine con cui Aldo Sestini, il Maestro del paesaggio italiano, ne delineava i caratteri agli inizi degli anni ’60 nel capitolo dedicato alle coste e ai monti della Liguria marittima nel volume *Il paesaggio*. Le sue parole fanno comprendere appieno perché le Cinque Terre siano state inserite fra i siti Unesco più apprezzati del patrimonio culturale dell’umanità.

Nel primo capitolo, l’illustrazione del territorio è accompagnata da adeguate rappresentazioni grafiche con cui si descrivono tecniche e modalità di realizzazione dei terrazzamenti, inserendoli nel quadro dei sistemi agrari tradizionali. Particolare attenzione è dedicata al processo di degrado che caratterizza le ‘fasce’, parte delle quali è stata recuperata ed è oggetto di monitoraggio e di progetti di censimento. Il secondo capitolo illustra la dimensione storico-archeologica del borgo e dei suoi monumenti con un interessante approfondimento dedicato all’architettura eulitica, diffusa in numerose parti dell’Europa. Disegni e belle foto, sempre appropriati ed efficaci, supportano il testo, di cui preme rimarcare anche la chiarezza espositiva nonostante il necessario impiego di alcuni tecnicismi. Nel terzo capitolo si descrive la storia di Vernazza attraverso le fonti, a partire dall’inserimento in antichissimi percorsi legati alla transumanza, attività perpetuata dall’antichità più remota fino ai primi dell’800. Il discorso è corredato da esem-

pi ben appropriati, come quello, ad esempio, del palinsesto archeologico rappresentato dalla chiesa di Santa Margherita. Nel quarto capitolo si affronta il tema delle relazioni extraterritoriali di Vernazza con specifico riferimento alla coltivazione della vite e alla produzione del vino: vengono poste in evidenza le relazioni con l'isola di Chio, attingendo anche a notizie riportate negli antichi Isolari.

Il volume si configura come uno strumento efficace per una illustrazione compiuta e intelligente del territorio in questione, in sostanza un vademecum per lettori appassionati e per turisti non superficiali, interessati a conoscerlo davvero andando ben oltre il primo, seppure coinvolgente, impatto con esso. Il linguaggio chiaro, nonostante lo spessore degli argomenti, ne fanno, al di là del valore di saggio monografico, una guida intelligente per un turismo culturale maturo e consapevole.

Graziella Galliano

Elena dell'Agnese, *Bon Voyage: per una geografia critica del turismo*, Torino, UTET, 2018, 212 pp., bibl., ill.

In "Bon Voyage: per una geografia critica del turismo", l'autrice propone un'analisi critica di discorsi e pratiche del turismo partendo da alcuni interrogativi che hanno lo scopo di guidare il lettore/la lettrice in una riflessione articolata tra passato e presente. Lo scopo del testo è attribuire alla ricerca sul turismo un approccio etico, per fare del turismo stesso uno strumento rivolto a perseguire la giustizia sociale e la coesione territoriale. Tale fine si avvale di uno sguardo critico e supera la visione binaria, e quindi riduttiva dei fenomeni turistici, celebrati o condannati, problematizzando stereotipi, luoghi comuni, retoriche dei discorsi del e sul turismo. Il testo esplora la complessità di tematiche turistiche in chiave geografica grazie anche ai numerosi casi empirici, frutto delle ricerche dell'autrice stessa. Denso di interessanti riferimenti letterari, storici e cinematografici all'interno di una cornice scientifica che adotta l'impostazione dei *Postcolonial studies* passando dalla *New cultural geography* e la *netnography*, il volume si sviluppa in tredici capitoli, descritti di seguito dettagliatamente.

Nella parte introduttiva, il volume presenta le motivazioni sul perché sia necessario adottare una prospettiva critica sul turismo in un ambito scientifico come quello dei *Tourism Studies* in cui esistono copiosi contributi accademici sia in qualità sia in quantità. Dopo una discussione acuta e accurata sul dibattito scientifico che anima il mondo accademico di coloro che si occupano

di turismo, dell'Agnese si sofferma nel secondo capitolo sulla questione annosa e forse inutile, a detta dell'autrice stessa sulla distinzione turista-viaggiatore. Questa parte comprende alcune riflessioni estremamente attuali e significative sulla turismofobia e l'anti turismo, temi spesso trascurati o travisati dai mass media. Nel terzo capitolo si esplorano le pratiche turistiche del passato in Italia e nel mondo. Niente di nuovo forse, ma la prospettiva con cui si ripropone la lettura del Grand Tour, del turismo balneare, e dei pellegrinaggi lo è e consiste nel tracciare una linea di continuità e discontinuità con i turismi contemporanei.

Partendo dal delicato rapporto tra turismo e colonialismo il quarto capitolo discute di alpinismo e safari, pratiche turistiche inventate in epoca vittoriana che celebravano la mascolinità e favorivano il fiorire di destinazioni turistiche ancora oggi molto in auge. Significativa è la riflessione su come lo storytelling odierno si nutra ancora del passato coloniale e delle sue rappresentazioni per sponsorizzare determinate mete ed esperienze turistiche in particolare in Kenya. Il volume prosegue analizzando il ruolo chiave dell'immagine visuale nel rappresentare e tipizzare l'Altrove sia per il turista sia da parte del turista. Nel quinto capitolo partendo da un excursus storico che descrive la pratica dei ritratti in voga al tempo del Grand Tour si giunge alla turistificazione del quotidiano a suon di hashtag via Instagram ad opera del popolo del "narcisistic stick" e non solo. Interessante il paragrafo in cui ci si sofferma sui codici di condotta di fotografia qualora ci si trovasse in luoghi in cui l'Altrove è culturalmente diverso da sé. Successivamente, nel sesto capitolo, l'attenzione si sposta sul paesaggio naturale come costruzione culturale "ovvero come la sensibilità estetica possa cambiare nel corso del storia" (dell'Agnese 2018, p. 69) e la nostra idea di paesaggio con essa. In questa sezione del volume abbiamo la possibilità riflettere sull'idea di paesaggio, concetto tanto caro alla comunità internazionale geografica, attraverso casi ed esempi molteplici. Il capitolo settimo si sofferma invece sul tema del luogo declinato in versione tropicale. L'isola viene esplorata nelle sue rappresentazioni di: luogo comune, luogo conteso e paradiso in terra. Tuttavia, ci avverte l'autrice, in alcuni casi il paradiso diventa amaro soprattutto per i residenti. Queste riflessioni mostrano anche l'altra faccia del paradiso tropicale, soprattutto attraverso lo studio di caso delle Maldive e delle Hawaii, in cui dell'Agnese ha effettuato svariate ricerche sul campo. Il concetto di spazio è invece il protagonista dei capitoli otto e nove. Le eterotopie turistiche aprono la discussione sulla logica dell'enclave come spazio dedicato e limitato ai soli turisti. Nello specifico la riflessione si sofferma sui resort e i villaggi

vacanze, un modello turistico lanciato a Bali e volto a creare una sorta di condizione illusoria, una segregazione pianificata tanto per i turisti che per la popolazione locale. Il capitolo nove è dedicato alle grandi navi. Viene presa in esame la crociera, vero e proprio luogo, oltre che prodotto turistico, che nel tempo ha saputo rinnovarsi ed espandersi coinvolgendo target diversi. Tuttavia, la crociera rimane un frammento galleggiante di spazio insostenibile, in particolare dal punto di vista ambientale. Il decimo capitolo ci porta ad approfondire una questione dibattuta: l'autenticità. Se ciò che viene definito turistico fosse meno autentico o vero? Il "veramente falso" non solo piace al turismo ma è redditizio, basti pensare a Las Vegas o alle isole artificiali di Dubai. Scorrendo le pagine, ci si sposta sul turismo delle tre S (Sun, Sea, Sex) sulla relazione tra spazio turistico, corpo e sessualità. Questi temi vengono letti in una prospettiva di genere sia per quanto riguarda la costruzione di immaginari turistici sia per l'analisi sul turismo sessuale. Il capitolo dodici esplora invece la relazione tra cibo e turismo: dall'*haute cuisine* al km zero passando per il terroir. Il cibo può essere una vera e propria attrazione per il settore turistico come nel caso del turismo enogastronomico che seppur comunemente considerato sostenibile a volte non lo è affatto. Attraverso la lente della geografia culturale del cibo, l'autrice presenta esempi che comprendono esperienze turistiche internazionali legate al cibo curiose e significative. A completare il volume, due capitoli dedicati al territorio. Si parla in particolare di ecomuseo e albergo diffuso nel capitolo tredici. Il territorio qui è inteso come un sistema di relazione volto alla rivalorizzazione dei centri minori. In conclusione, si ragiona di turismo, territorio e sviluppo in chiave sostenibile. Gli studi di caso scelti ben illustrano la complessità del tema, ipotizzando il turismo come strumento potenziale per uno sviluppo sostenibile territoriale.

Il titolo *Bon Voyage* riporta nell'immediato al tema del viaggio, vero protagonista del volume insieme alla geografia. Oltre a ciò, il titolo rimanda ad una certa ricercatezza che ritroviamo nell'analisi in ogni singolo capitolo grazie a numerosi riferimenti scientifici ed empirici del passato e della contemporaneità. Questo, insieme alla chiarezza espositiva, fanno del contributo di dell'Agnese un lavoro molto vivace, critico e attualissimo, oltre che informativo, per tutti coloro che ancora credono che il turismo sia un argomento frivolo.

Valeria Pecorelli

Maria Gemma Grillotti Di Giacomo, Pierluigi De Felice, *Land grabbing e land concentration. I predatori della terra tra neocolonialismo e crisi migratoria*, Milano, FrancoAngeli, 2018, 166 pp., ill., bibl.

Il volume di Maria Gemma Grillotti e Pierluigi De Felice mette il lettore di fronte a una realtà ancora poco conosciuta, ma che sta prendendo forma in modo sempre più consistente, provocando una destrutturazione spaziale e causando danni ingenti all'ambiente: è il *land grabbing*. Un termine anglosassone che ben rappresenta la storia di un cambiamento epocale: il cibo da semplice alimento, ma fondamentale per la sopravvivenza dell'umanità intera, si trasforma in un bene economico irrinunciabile. Stati, governi locali, banche, imprese private, fondi di investimento – anche definiti i "padroni della terra" – hanno avviato un processo di accaparramento di terre e concentrazione fondiaria, sottraendole alle comunità contadine, per dare il via a un agrobusiness che non tiene affatto conto del mercato locale, al contrario privilegia le monoculture estensive, in gran parte per la produzione di biomasse necessaria alle energie rinnovabili. In altre parole, chi "esercita" il *land grabbing* e il *land concentration* si fa portavoce delle istanze ambientaliste. Una giustificazione ipocrita, come sottolineano gli autori, che irrimediabilmente si scontra con una situazione di fatto: la perdita da parte dei piccoli coltivatori della possibilità di accedere alla "propria" terra e, quindi, al cibo, ai servizi primari, senza poi contemplare la conseguente perdita di identità di molte delle comunità locali costrette ad abbandonare il proprio spazio di vita e di appartenenza, intraprendendo la strada delle migrazioni forzate, senza nemmeno considerare l'insieme delle problematiche legate alla sostenibilità ambientale, vale a dire la riduzione della biodiversità, la modificazione dell'ecosistema, gli effetti dell'inquinamento. Non solo. Si va anche imponendo una nuova forma di colonialismo e imperialismo perpetrata ai danni di paesi che sono rappresentati da entità statuali deboli con economie e tecnologie meno sviluppate: l'Africa subsahariana, l'America latina, il Sud-est asiatico. È a questi paesi che "vengono sottratte le terre da sfruttare sia per la fertilità dei suoli (colture di speculazione a basso costo di esercizio ed elevati ricavi), sia per la ricchezza delle risorse minerarie e petrolifere (esportazione), sia per le bellezze naturalistiche (elitari e ciclopici impianti turistici), sia per operazioni di industrializzazione e urbanizzazione". L'accaparramento delle terre e la loro conseguente sottrazione ai legittimi possessori non riguarda, quindi, solo il settore dell'agricoltura, ma anche quello industriale e turistico.

Si tratta di una vera e propria corsa al nuovo oro, la terra; una lotta impari che sta via via trasformando la

casa di tutti nella casa di pochi. I paesi ricchi, a partire dalla crisi finanziaria che ha colpito il mondo occidentale tra il 2007-2008, hanno avviato un processo di vero e proprio saccheggio fondiario ai danni delle comunità rurali svantaggiate.

Per inquadrare il fenomeno e comprendere le nuove dinamiche globali che si stanno generando, è necessario operare una distinzione tra i paesi predatori, i paesi preda e i cosiddetti paesi ombra. “Il processo di acquisizione è tutt’altro che scontato e lineare: coinvolge istituzioni e imprese sia dei Paesi venditori, che dei Paesi compratori, spesso attraverso società multinazionali che in alcuni casi hanno sede sociale nello stesso Paese preda o in ‘Paesi terzi’ ” (Paesi ombra). Da questo processo ne escono compromessi non solo i quadri economici, politici, sociali, culturali dei paesi depredati, ma anche quelli dei paesi predatori. In altre parole, si tratta di un intricato gioco di interessi e speculazioni che coinvolge la scala planetaria. Non si è di fronte alla solita scontata direzione di rotte che procedono dal nord ai danni del sud del mondo (Europa/USA verso Africa e America Latina), con il land grabbing c’è anche un movimento in direzione sud-sud, dai Paesi emergenti a quelli tecnologicamente più arretrati, ma ricchi di terre e materie prime (Medio Oriente/India verso Africa e Asia), e nord-nord (USA verso Est Europa). In alcuni casi si assiste addirittura a un’inversione di rotta: dal sud verso il nord, Paesi emergenti (Cina e Sud Africa) verso quelli ancora in attesa di sviluppo del vecchio continente (Est Europa) o, come nel caso dei “paradisi fiscali”, quando cioè “gli stessi Paesi in via di sviluppo vengono scelti come base da società e gruppi finanziari per le loro operazioni di accaparramento (Filippine e Madagascar verso Africa e America Latina)”.

Questa “politica” di sfrenata corsa alla terra e di sottrazioni più o meno forzate implica la necessità del coinvolgimento di svariati ragionamenti disciplinari per una più ampia disseminazione della conoscenza del fenomeno in questione. La lezione multidisciplinare è alla base del testo che rappresenta il land grabbing sotto il profilo geografico, giuridico, etico, economico ecc. Non ci si può infatti limitare solamente agli aspetti territoriali – anche se vien da sé che la geografia per tutte le implicazioni che il fenomeno sollecita e per i il metodo nonché gli strumenti d’analisi propri della disciplina è la più adatta a inquadrare il processo in atto – ma vanno coinvolti anche altri punti di vista attraverso i quali ricostruire il complesso reticolo di investimenti finanziari, le implicazioni geopolitiche, le questioni sociali e culturali.

Oltre a proporre una lettura puntuale e di indubbio valore scientifico, il volume analizza il land grabbing e gli effetti che esso produce attraverso il ricorso a una

rappresentazione cartografica tematica supportata da un solido impianto metodologico. L’apparato illustrativo, infatti, costituisce un valore aggiunto: esso fornisce l’indagine e la visualizzazione del fenomeno alle diverse scale geografiche. I dati quantitativi raccolti provengono dall’osservatorio Land Matrix, ma gli autori hanno provveduto ad analizzarli criticamente e a georeferirli, soprattutto alla luce delle difficoltà che s’incontrano nel raccogliere i dati sull’accaparramento delle terre.

Per valutare, inoltre, il problema della concentrazione fondiaria che si sta verificando anche in Europa, mettendo in discussione alcune “certezze” acquisite dalla PAC, gli autori sono ricorsi alla metodologia Gecoagri Landitaly, da loro stessi messa a punto, “che prevede, attraverso varie fasi d’indagine, di valutare quali-quantitativamente il paesaggio rurale nelle sue diverse componenti strutturali, economiche, territoriali, sociali e culturali”. Questo prezioso strumento di analisi ha consentito di illustrare “la realtà funzionale degli spazi rurali e le tendenze evolutive in atto nelle diverse regioni” europee, e, così facendo, di evidenziare “eventuali aporie e contraddizioni dei sistemi agricoli”.

Qual è la possibile risposta a un tale disegno territoriale che mostra tutta la sua insostenibilità dal punto di vista ambientale e paesaggistico? Incoraggiare un ritorno alla terra – come si sta facendo da diversi anni – sostenere un modello di impresa agricola familiare che si strutturi in termini di *novelty*, indirizzandosi a realizzare economie di scopo e non di scala, la filiera corta, la diversificazione della produzione e la multifunzionalità del settore agricolo.

Una realtà, dunque, che per sopravvivere e non rinunciare a produrre esternalità positive e *commodities*, sostenendo il paradigma della multifunzionalità, deve sapersi innovare, puntando sull’accumulazione di saperi locali integrati da tecniche complesse e particolarmente innovative di gestione, e rispondendo ai principi della sostenibilità, biodiversità, eticità, solidarietà e inclusività.

A fronte dell’emergenza che il libro mette in risalto, è dunque possibile intravedere una via d’uscita in quel tipo di agricoltura, evidenziata dall’International Year of Family Farming (2014), che si orienta alla rigenerazione rurale, alla sicurezza alimentare, alla preservazione dei valori culturali e della biodiversità, e alla competitività sul mercato mondiale.

La chiave di lettura offertaci dagli autori è trasversale, ricca di spunti innovativi, prospettandoci tematiche ancora poco affrontate e diffuse nel mondo scientifico così come in quello della divulgazione. Il testo può essere considerato, dunque, una sfida, un impegno, uno strumento per diffondere la conoscenza relativa a un processo in atto da diversi anni che sta contribuendo

progressivamente a impoverire l'ecosistema, in quanto in grado di sollecitare unicamente un approccio di tipo "estrattivo", che non tiene affatto conto dei contesti territoriali, delle specifiche peculiarità locali, delle differenti vocazioni verso cui si orientano le comunità, della sostenibilità ambientale e della coesione sociale.

Luisa Spagnoli

Michele Munafo (a cura di), *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici Edizione 2018*, ISPRA ("Rapporti", 288), Roma, 2018, pp. 292, ill., tabb., bibl., http://www.isprambiente.gov.it/public_files/ConsumoSuolo2018/Rapporto_Consumo_Suolo_2018_2.pdf

In condizioni naturali un suolo fornisce una serie di servizi ecosistemici necessari al sostentamento umano: servizi di approvvigionamento (prodotti alimentari e biomassa, materie prime, etc.); servizi di regolazione (regolazione del clima, cattura e stoccaggio del carbonio, controllo dell'erosione e dei nutrienti, regolazione della qualità dell'acqua, protezione e mitigazione dei fenomeni idrologici estremi, etc.); servizi di supporto (supporto fisico, decomposizione e mineralizzazione di materia organica, habitat delle specie, conservazione della biodiversità, etc.) e servizi culturali (servizi ricreativi, paesaggio, patrimonio naturale, etc.). Pratiche agricole, zootecniche e forestali non corrette, dinamiche insediative, variazioni d'uso e effetti locali dei cambiamenti ambientali globali possono innescare e provocare gravi processi degradativi in grado di limitare o inibire completamente la funzionalità del suolo. Tali problematiche emergono soprattutto quando sono ormai irreversibili, o in uno stato talmente avanzato da rendere il ripristino della situazione iniziale oneroso e economicamente poco vantaggioso.

Il consumo di suolo deve essere inteso come un fenomeno associato alla perdita di una risorsa ambientale fondamentale, dovuta all'occupazione di superficie originariamente agricola, naturale o seminaturale, un processo prevalentemente dovuto alla costruzione di nuovi edifici, capannoni e insediamenti, all'espansione delle città, alla densificazione o alla conversione di terreno entro un'area urbana, all'infrastrutturazione del territorio.

L'uso del suolo è, invece, un riflesso delle interazioni tra l'uomo e la copertura del suolo e costituisce quindi una descrizione di come il suolo venga impiegato in attività antropiche.

Una analisi attenta del consumo di suolo nel nostro territorio è ben rappresentata, anche dal punto di vista

grafico, nella quinta edizione del volume *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici*, a cura dell'Istituto Superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA) e del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (SNPA), i quali, insieme alle Agenzie per la protezione dell'ambiente delle Regioni e delle Province Autonome, forniscono il quadro aggiornato dei processi di trasformazione in atto del nostro territorio, in un lavoro congiunto di monitoraggio svolto utilizzando anche moderne tecnologie.

Il Rapporto fornisce pertanto una valutazione delle dinamiche di cambiamento della copertura del suolo e della crescita urbana, anche locale, e delle conseguenze che ne derivano sull'ambiente, sul paesaggio, sulle risorse naturali e sul sistema economico.

I dati di monitoraggio provenienti dalla cartografia aggiornata del SNPA indicano chiaramente che il consumo di suolo in Italia nel corso del 2017 non è diminuito ma anzi è aumentato: 54 chilometri quadrati di territorio di nuove coperture artificiali, ovvero, in media, circa 15 ettari al giorno, 2 metri quadrati di suolo persi ogni secondo. Calcoli più accurati che tengono conto anche del bilancio tra nuovo consumo e aree ripristinate (ovvero il consumo di suolo netto valutato attraverso il bilancio tra consumo suolo e l'aumento di superfici agricole, naturali e seminaturali, dovuti a interventi di ripristino demolizioni, rinaturalizzazioni e altro) forniscono un valore che scende a circa 52 kmq. Le aree geografiche più colpite dal fenomeno risultano essere le pianure del Settecentro, dell'asse toscano tra Firenze e Pisa, del Lazio, della Campania e del Salento, le principali aree metropolitane, le fasce costiere del Mar Adriatico, della Liguria, Campania e Sicilia.

Il Rapporto ben mette in luce tali modifiche, fornendo una grande quantità di informazioni e dati oltre a carte geografiche, tabelle, indicatori, grafici e foto che ne arricchiscono il contenuto dando vita ad una pubblicazione che dimostra la validità della Rete di monitoraggio creata nel corso degli anni.

Oltre ai paragrafi dedicati all'analisi più approfondita del fenomeno "consumo di suolo" nelle diverse variabili, il volume cerca anche di interpretare i dati presentati alla luce dei diversi driver, economici, demografici, sociologici, che sembrano guidare l'attuale distribuzione territoriale. Oltre alle dinamiche economiche e finanziarie occorre, infatti, considerare le dinamiche demografiche, che rappresentano l'andamento di crescita o decrescita della popolazione e la trasformazione della struttura della società e delle sue esigenze.

Oggi si assiste ad una diversa visione della dinamica demografica, che nel passato era positivamente correlata con l'urbanizzazione ed era per questo utilizzata per

descrivere gli stadi di sviluppo dei sistemi urbani. Negli ultimi decenni, al contrario, il legame tra demografia e processi di urbanizzazione non è più univoco e le città sono cresciute anche in presenza di stabilizzazione, in alcuni casi di decrescita, della popolazione residente. Di conseguenza l'analisi degli andamenti demografici in relazione all'urbanizzazione consente di poter identificare di volta in volta quali siano i driver principali del fenomeno nei diversi contesti.

Il consumo di suolo interessa sia le aree metropolitane che i comuni e i piccoli centri; in termini percentuali si rileva che diversi comuni superano il 50%, e talvolta il 60%, di territorio consumato, per motivi per lo più legati ai processi di urbanizzazione.

Come il Rapporto mette in luce, molti comuni risultano avere avuto un notevole incremento nell'uso di suolo, ma ricercando le motivazioni, si può notare che in realtà sussistono una serie di specifiche ragioni. Il comune di Sissa Trecasali (Parma) è uno di questi casi: pur essendo il comune italiano che ha costruito di più nell'ultimo anno, in realtà la motivazione nella perdita di suolo è da ricercarsi nella realizzazione del primo lotto della nuova arteria infrastrutturale Tirreno-Brennero. Altri casi riguardano comuni che hanno coperto le aree agrarie con installazioni fotovoltaiche, come è accaduto per Montalto di Castro (Viterbo), mentre il comune di Trissino (Vicenza) ha consumato suolo per realizzare un bacino di laminazione sul fiume Agno Guà, suolo che probabilmente, alla fine dell'opera, verrà in gran parte ripristinato.

Il raffronto con altri paesi europei mette ancora più in evidenza come l'Italia sia ai primi posti in Europa per il consumo di suolo. Sebbene negli altri stati il fenomeno non sia monitorato in maniera omogenea, l'Ufficio Statistico Eurostat dell'Unione Europea ha dato luogo alle rilevazioni LUCAS (*Land Use and Cover Area frame Survey*) che sono in grado, seppure con alcuni limiti di significatività statistica, di comparare le caratteristiche generali di copertura del suolo nei diversi Paesi europei.

In Italia la stima della superficie artificiale si attesta al 6,9%, dato leggermente inferiore rispetto al dato SNPA acquisito su dati cartografici e non campionari. L'Italia, superando la media europea stimata del 4,2%, si colloca al sesto posto dopo la Germania (7,4%) e altri paesi con limitata estensione territoriale come Lussemburgo (9,8%), Belgio (11,4%), Paesi Bassi (12,1%) e Malta (23,7%).

L'indagine dell'Agenzia Europea dell'Ambiente sui 39 Paesi, indica che, nel periodo 2009-2012, in Italia l'incremento medio annuo dell'impermeabilizzazione del suolo in relazione alla superficie territoriale è stato pari al 0,049%, un dato significativo considerando che il nostro Paese si colloca al terzo posto, dopo Lichtenstein e Cipro (entrambi con 0,10%), e seguito da Spa-

gna (0,031%), Portogallo (0,020%), Germania (0,011%) e Francia (0,006%);

I dati del programma europeo satellitare *Copernicus* contribuiscono ad analizzare le altre classi di copertura del suolo (Costruito, Latifoglie, Conifere, Prati naturali e seminaturali, Zone umide, Corpi idrici, Agricolo e altro a livello) in Europa e negli altri paesi extra-UE (anno 2012). In questo confronto l'Italia risulta avere circa il 5% di superficie costruita contro il 2,8% del valore europeo. Tra i vari Paesi spicca Malta con oltre il 18% di superficie costruita, mentre Svezia, Norvegia e Islanda hanno meno dell'1% della loro superficie artificiale.

Un discorso a parte merita l'"atlante del consumo del suolo", un capitolo del volume contenente immagini aeree, regione per regione, di zone del nostro territorio poste a confronto nel corso degli anni 2016 e 2017. Proprio da queste foto si riesce a meglio comprendere come il suolo sia stato consumato e artificializzato nel corso di un breve arco di tempo per i motivi più vari: nuovi edificazioni residenziali, costruzioni o ampliamento di strade, cave di materiali lapidei e altro.

Analizzando la situazione sul fronte del dissesto idrogeologico, il 6% delle trasformazioni del 2017 si colloca in aree a pericolosità di frana, zone in cui il suolo artificiale è pari al 12% del totale, mentre il 15% si trova nelle aree a pericolosità idraulica media. Il consumo di suolo non trascurava le aree soggette a vincoli paesaggistici, né le aree protette, né le aree a pericolosità sismica in cui raggiunge il 7,4% nelle aree a pericolosità sismica alta e il 4,8% nelle aree a pericolosità molto alta.

L'esame dei dati contenuti nel Rapporto evidenzia, in definitiva, la criticità del consumo di suolo nelle zone periurbane e urbane italiane a bassa densità, con un incremento della densità del costruito a scapito delle aree agricole e naturali e l'ulteriore avanzamento di fenomeni quali la diffusione, la dispersione, la decentrazione urbana da un lato e la densificazione di aree urbane dall'altro. Gli interventi da parte delle Amministrazioni locali e delle Regioni riescono solo marginalmente ad incidere sull'aumento delle aree artificiali e questo anche a causa della mancanza di un quadro di indirizzo omogeneo a livello nazionale.

Maria Luisa Felici

Angelo Turco, Laye Camara (a cura di), *Immaginari migratori*. Milano, Franco Angeli, 2018, 342 pp.

Negli ultimi anni/mesi gli sbarchi e il numero dei migranti approdati sul suolo italiano sono decisamente diminuiti, ma di converso ne è aumentata la narrazio-

ne. Nei media, nei salotti e nelle strade si parla spesso d'invasione, di malattie trasmesse da portatori inconsapevoli, di braccia che tolgono il lavoro, di donne che si prostituiscono per i facili guadagni, di clandestini che cercano "la pacchia", di 35 euro che escono quotidianamente dalle tasche degli italiani per infilarsi nelle tasche dei clandestini. Irregolari, migranti, richiedenti asilo e rifugiati finiscono tutti per essere etichettati come clandestini, senza distinzione, senza distinguo. Di fronte al nuovo nemico, che arriva soprattutto dall'Africa, alcuni italiani riscoprono un'identità nazionale differentemente sopita o mai conosciuta e propongono di "aiutarli a casa loro". Cosa sanno questi italiani di "casa loro"? Cosa sappiamo tutti noi che viviamo al di là del mare di ciò che si consuma lontano dai nostri occhi, lì dove guerre, carestie, desertificazione, sfruttamento, povertà, e tanto altro spinge uomini e donne, a volte bambini e raramente anziani a fuggire o a cercare una vita migliore? Quali sogni, quadri illusori o dati di realtà muovono piedi e anime tra deserti e onde che inghiottono e dimenticano?

Il volume *Immagini migratori* scava sotto il tappeto per svelare la polvere spesso celata ad occhi superficiali. Angelo Turco e Laye Camara ne curano lo scavo, cercando di decostruire quella narrazione che dissuade e contrappone. Così si comincia a delineare lo scenario sul quale si consuma il dramma e si sottolinea la differenza sostanziale tra l'atto del migrare e la realtà migratoria. Se il primo indica lo spostamento fisico tra i luoghi, la seconda è una costruzione sociale che si dispiega nel contesto in cui nasce la decisione di migrare. È a partire da tali differenze che prende luce l'immaginario migratorio, cioè quella scena di rappresentazione individuale e collettiva dell'atto del migrare, ispirato dalla realtà migratoria e in esso simbolicamente collocato, che agisce per diverse vie sull'inconscio e sulla ragione di chi parte e di chi resta. Le reti familiari possono imbrigliare oppure offrire sostegno. Le tradizioni animiste possono caricare di significato il viaggio e trasformare in missione una catena di eventi che, seppur distruttivi per il singolo, non fermeranno un processo benedetto dai saggi del villaggio o dagli avi. Gli immaginari cambiano così nello spazio e nel tempo ma continuano ad avere una forza espulsiva che deve poi specchiarsi con l'immaginario e la realtà dei Paesi ospitanti.

Il volume si compone di quattro parti: dalle problematiche e teorie (analizzate da Angelo Turco), attraverso la scomposizione delle culture della migrazione (Turco, Camara, Sakho), si giunge allo studio della realtà dell'immaginario (Camara, Turco, Conde, Botta Somparé) per terminare con l'individuazione di alcune pratiche, politiche e atti comunicativi attuati in Italia (Rolando, Albanese, Turco).

Pur se viene riconosciuta la valenza delle indicazioni quantitative nell'analisi del fenomeno migratorio, in questo volume viene principalmente sottolineato il ruolo della cultura nell'elaborazione singola e sociale dell'idea di migrazione, dove trovano spazio le modalità di produzione e circolazione d'informazioni ma anche le pulsioni emotive e gli stati affettivi di chi parte e di chi resta. L'immagine che può emergere da una lettura di questo tipo, però, può rischiare di cristallizzare l'accoglienza come una "faccenda morale", ma i curatori si spingono oltre e propongono di considerare l'accoglienza come "un tassello ontologico dell'essere-umani-sulla-terra" nel quale hanno un peso importante e determinante le implicazioni politiche. Lo "sguardo del Nord" quindi si arricchisce di consapevolezza con la lettura di queste pagine, dove è soprattutto lo "sguardo del Sud" a mostrare se stesso. Dal volume, in parte scritto in francese, emergono i tratti che alimentano soprattutto l'immaginario migratorio presente in Guinea e in Senegal: peculiarità, contraddizioni, problematiche e opportunità che caratterizzano le due società africane, società che sottostanno, come altre realtà continentali, a quella forte pressione demografica che rende strutturale la migrazione. In un contesto in cui la speranza di vita è più corta di circa 20 anni rispetto a quella italiana e in cui il tasso di crescita demografica è maggiore del 2 per cento, l'immaginario di un Nord ricco e accogliente si affianca ai tanti fattori che spingono i migranti verso paesi più sicuri finendo spesso per infrangersi contro l'immaginario personale degli stessi cittadini occidentali e le politiche attuate nella "fortezza Europa". Gli autori del volume si posizionano con determinazione ed analizzano alcune strategie mediatiche e diversi processi comunicativi attuati in Italia relativi all'immigrazione, cercando di comprendere quanto tali operazioni siano connesse alla scelta di "sollevare paure per un rapido fatturato elettorale o progettare soluzioni per trasformare nel tempo il rischio in opportunità". È in quest'ottica che, ad esempio, attraverso l'introduzione della tecnica d'indagine della *sentiment analysis*, si cerca di capire il successo del senatore Iwobi nelle fila della Lega.

Nell'ultimo capitolo, come a conclusione dell'intero volume, Angelo Turco affida già nel titolo il suo obiettivo di voler fornire "appunti per il primo governo utile", come a sottolineare come la ricerca possa offrire agli attori sociali elementi di riflessione per una *governance* del fenomeno migratorio partendo dagli immaginari, per decostruirli con consapevolezza, per poter poi realizzare una realtà inclusiva capace di considerare l'immigrazione una risorsa e non soltanto un problema. L'integrazione, infatti, può muoversi su due piani, da quello che si rivolge agli aspetti fisici e materiali dell'abitare e

coabitare nella società ospitante a quello che considera i diversi aspetti legati alla cultura. Gli autori sottolineano infatti che è solo attraverso un cambio di prospettiva che il fenomeno della migrazione può essere governato, operazione attraverso la quale il migrante non va accolto e ospitato perché essere umano ma perché quell'essere umano viene visto come un imprenditore culturale che in virtù della sua presenza e del suo operare può contribuire a creare una cultura terza che può arricchire il paese di arrivo e quello di partenza.

Flavia Cristaldi

T. Banini (a cura di), *Il rione Esquilino di Roma. Lettere, narrazioni e pratiche di uno spazio urbano polisemico*, Roma, Edizioni Nuova Cultura, 2019, 264 pp.

Accostarsi oggi alla città contemporanea e alle sue rappresentazioni non è un'operazione facile: i fenomeni ibridi innescati dalla globalizzazione postmoderna, così come i cambiamenti sociali, politici, culturali sempre più rapidi e interdipendenti, hanno reso complessa la decodifica dei segni che costruiscono il senso degli spazi urbani, moltiplicando i potenziali campi di indagine e le loro reciproche interrelazioni.

La cooperazione tra discipline assume crescente rilievo nell'interpretazione della complessità urbana, proprio perché attraverso la diversità delle prospettive teoriche e dei metodi di ricerca è possibile cogliere aspetti non altrimenti rilevabili. La transdisciplinarietà apre dunque lo sguardo e allarga le direzioni di indagine, intrecciando i percorsi consolidati dei diversi campi del sapere, ma anche, richiamando Bertrand Westphal, dischiudendone di nuovi, ancora da inventare.

L'idea di fondo che ha animato il progetto di ricerca culminato nel volume "Il rione Esquilino di Roma. Lettere, narrazioni e pratiche di uno spazio urbano polisemico", a cura di Tiziana Banini e finanziato da Sapienza Università di Roma, è stata proprio quella di raccontare il quartiere utilizzando "documenti storici, dati statistici e cartografie, ma anche attraverso le rappresentazioni che ne sono state fornite (sotto forma di immagini, articoli della stampa periodica, film, opere letterarie, manifestazioni artistiche) e le auto-rappresentazioni di chi ci abita e opera a vario titolo" (p. 25). Si è trattato di un progetto di matrice transdisciplinare proprio perché ha coinvolto più discipline (etnomusicologia, geografia, letteratura italiana, storia contemporanea, storia dell'arte contemporanea, storia del cinema) ma in direzione di un medesimo obiettivo: quello di raccontare l'Esquilino al di là dell'immagine prevalente fornita dai media, che lo

descrivono come uno spazio multietnico, problematico, emblema di degrado sociale e criminalità.

Il volume è strutturato in sei capitoli (uno per ciascuna disciplina coinvolta nel progetto) a loro volta articolati in paragrafi di breve lunghezza, ognuno centrato su un argomento diverso e accompagnato da un ricco corredo iconografico. L'approccio transdisciplinare del volume risulta ulteriormente valorizzato dai rimandi intertestuali che collegano i diversi paragrafi – sotto forma di "richiami" in neretto – e mettono in relazione diretta aspetti del rione apparentemente molto distanti tra loro: dalla razzia del 16 ottobre 1943 al capodanno cinese; dai "Ragazzi di strada" di Pasolini alle installazioni di artisti contemporanei. Nella versione multimediale del volume, che dovrebbe essere pubblicata a breve e conterrà allegati e collegamenti audiovisivi, tali rimandi intertestuali sono naturalmente facilitati. Nel complesso, il volume potrebbe sembrare di taglio divulgativo proprio per la prevalenza delle immagini sui testi scritti, ma questo formato è stato privilegiato appositamente per dare maggiore risalto all'intertestualità, all'ipermedialità e alla transdisciplinarietà del progetto, come conferma anche la scelta di inserire un'unica, corposa, bibliografia finale.

Probabilmente nessun altro contesto di studio, polisemico per eccellenza come l'Esquilino, avrebbe potuto prestarsi meglio ad essere esaminato in prospettiva transdisciplinare. Una polisemicità che va ricercata nella storia particolare che ha caratterizzato il rione. L'Esquilino, infatti, è sempre stato luogo di confine e di passaggio (il suo stesso nome deriverebbe dal latino *ex-colere*, abitare fuori), fino a divenire sede privilegiata dei funzionari statali piemontesi arrivati nella Roma capitale post-unitaria, il rifugio degli sfollati di San Lorenzo durante la seconda guerra mondiale, l'approdo, negli anni Novanta, della prima immigrazione cinese, seguita dall'arrivo delle comunità bangladesi, indiane e pakistane. L'Esquilino si presenta insomma come un luogo di arrivo, di passaggio e di meticcio; un ambito di frontiera, pur essendo collocato al centro della città, che conferma la tesi della "marginalità avanzata" proposta da Loïc Wacquant.

Non è un caso se proprio qui si sia formata una delle realtà musicali più innovative del panorama italiano contemporaneo nonché manifesto del multiculturalismo, l'Orchestra di Piazza Vittorio, progetto nato nel 2002 dall'idea del compositore Mario Tronco e del regista Agostino Ferrente. La creazione di un gruppo musicale così eterogeneo, che raccoglie musicisti provenienti da diversi Paesi, è stata pensata infatti non solo per valorizzare il quartiere e per promuovere la ricerca e l'integrazione di repertori musicali diversi, ma anche per fornire

un'occasione di riscatto per gli immigrati, anche se non inizialmente musicisti, che vivono a Roma.

Altro percorso esplorato nel volume è quello letterario, che molto spesso si presta ad indagare le relazioni società-territorio. Le opere letterarie che hanno tratto ispirazione dal rione Esquilino offrono infatti preziose riflessioni circa l'evoluzione che ha subito il quartiere: dalla sontuosità delle ville patrizie in cui D'Annunzio ambientava le gesta erotiche dei suoi personaggi, al borghese Palazzo degli Ori dove si consumavano i furti e gli omicidi irrisolti di Gadda, fino agli attuali scambi osmotici, a volte creativi a volte pieni di conflitti, tra gli italiani e gli immigrati del nuovo millennio, come si legge nel romanzo di Lakhous "Scontro di civiltà per un ascensore a Piazza Vittorio".

Diversi sono anche gli artisti che dell'Esquilino hanno fornito rappresentazioni centrate su specifici elementi del paesaggio urbano, a partire da William Turner, che nel 1819, durante il suo soggiorno romano, ritrae il Tempio di Minerva Medica e di Porta San Lorenzo sullo sfondo della campagna romana al tramonto, fino ad arrivare agli anni Duemila con le serie fotografiche di Silvia Stucky che immortalano, nella fitta ragnatela di cavi aerei e nel groviglio caotico del traffico, tutta la maestosa fatiscenza di Porta Maggiore. Ma aldilà dell'architettura anche l'umanità che caratterizza questo quartiere è stata oggetto di interesse per i pittori. È il caso di Giovanni Battista Crema che, nel 1909, ritrae una suggestiva veduta notturna della stazione Termini dedicandola al popolo dei pendolari e al personale ferroviario schiacciati entrambi, per i loro orari di lavoro ingrati, dal falso mito del progresso.

Quanto alle auto-rappresentazioni, rilevate attraverso interviste e focus-group, si evidenzia una duplice interpretazione del rione, in qualche modo prevedibile: da una parte le persone in età matura o anziana che ricordano con rammarico l'Esquilino di un tempo, quello in cui Piazza Vittorio era il nodo nevralgico dell'intero quartiere, merito di un giardino dalle tante varietà floreali e soprattutto di un mercato, chiassoso ma vivace, che richiamava acquirenti da tutta Roma; dall'altra gli abitanti gentrificati e gli immigrati che invece sono attratti dalla dinamicità culturale del rione, dalla sua atmosfera multietnica e dalle pratiche partecipative che coinvolgono non pochi abitanti, italiani e non, e che vedono nella scuola Di Donato uno dei fulcri più rappresentativi.

Il risultato complessivo del progetto è insomma uno studio, di stampo semiotico, originale e creativo, che restituisce un'immagine dell'Esquilino articolata e complessa. La missione transdisciplinare che ha caratterizzato questo progetto ha dunque risposto alle aspettative,

rivelandosi come valido percorso per comprendere non solo le ibridazioni e le contaminazioni che il territorio dell'Esquilino ha conosciuto nel tempo e che ancora oggi ne costituiscono la caratteristica principale, ma anche le tante altre dimensioni artistiche, storiche e sociali che lo connotano, rendendolo un laboratorio di ricerca urbana privilegiato. È auspicabile, in tal senso, che la metodologia di ricerca messa a punto nel corso di questa esperienza possa essere ulteriormente sviluppata, magari soffermandosi ancora sul rione Esquilino oppure in riferimento ad altri contesti territoriali.

Camilla Giantomasso

Sergio Conti, *Quattro nuovi punti cardinali e la geografia della mondializzazione*, Milano-Udine, Mimesis, 2019, 279 pp.

Nell'ultimo decennio del secolo passato il mondo è cambiato profondamente sotto il profilo geopolitico: la caduta del muro di Berlino e della cortina di ferro ha fatto venir meno un dualismo che, in qualche modo, aveva garantito gli equilibri planetari dal secondo dopoguerra, con la grande incognita cinese di fatto isolata e i divari del sottosviluppo, in particolare latino-americano e africano, gestiti dalle superpotenze statunitense e sovietica secondo strategie di posizionamento pur'esse bilanciate. Si è pensato, allora, che il termine globalizzazione, dilagante anche nel gergo comune, dovesse significare il raggiungimento dell'unità per il sistema mondiale, con le regole dell'economia liberista: mobilità, concorrenza, sviluppo e convergenza regionale, ma soprattutto pace, magari sotto l'egida del colosso nordamericano che di quei valori si era fatto promotore e difensore.

I trent'anni ormai trascorsi sono stati largamente bastevoli per dimostrare che si trattava di un'illusione e la crisi epocale innescatasi nel 2008, tuttora incombente, ha scatenato tensioni di ogni genere non solo negli areali tradizionalmente critici del Vicino e Medio Oriente ma in tutti gli stati, sia maturi che emergenti, con l'esplosione di nazionalismi e sovranismi tanto acuti da mettere in discussione gli accordi politici e commerciali su cui tanto si faceva affidamento, a cominciare dall'Unione Europea. L'accelerazione del cambiamento climatico e la frequenza inusitata di grandi catastrofi geofisiche hanno fatto il resto.

Così, gli schemi rassicuranti del passato sono venuti a mancare, lasciando il posto a una sorta di disorientamento, rappresentato da movimenti di massa repentini e spesso anomali, generalmente antipolitici e *no-global*, o impersonato da figure individuali di potere franca-

mente atipiche e – guardando al passato – impensabili. Di fronte a tutto ciò, è comprensibile la ricerca di nuove coordinate interpretative, quelle che Sergio Conti definisce «nuovi punti cardinali», reciprocamente interagenti a formare una visione olistica del mondo in cambiamento: relazioni; storie territoriali; risorse e patrimoni culturali; istituzioni.

Il tema delle relazioni, che occupa il secondo capitolo, non è nuovo, come subito sottolinea l'autore: certamente, le dinamiche della mondializzazione lo rendono sempre più complesso e asimmetrico, ma soprattutto enfatizzano il termine «rete» – anche esso tutt'altro che originale – come interfaccia tra lo scenario globale e la «molteplicità dei luoghi, per il tramite della logistica, delle reti mediatiche e digitali» (p. 60).

La declinazione del concetto di rete, a partire dal pensiero economico di Alfred Marshall nel primissimo Novecento e dalla *social network analysis* dei successivi anni Trenta, va ad impattare sugli elementi applicativi e operativi dell'analisi reticolare, primi fra i quali la città e l'impresa, approdando ai concetti, fondamentali quanto discriminanti, di informazione e conoscenza. Ed è qui che il geografo evidenzia il ruolo del contesto territoriale nella produzione di innovazione e nel relativo apprendimento, legati alle capacità organizzative endogene – e dunque al capitale sociale – di un determinato ambito geografico, come prodotto della sua storia: in sintesi, quel *milieu* a lungo studiato dalla scuola torinese discendente da Piero e Ferdinando Gribaudi, ereditata da Giuseppe Dematteis e dallo stesso Sergio Conti, il quale ora ne accentua le potenzialità a fronte della preminente questione tecnologica, «segnata da processi di «dispersione concentrata», ovvero caratterizzati da una interdipendenza virtualmente mondializzata, ma che si accompagna a un'elevata concentrazione a livello subnazionale» (p. 109).

E alla storia dei territori è dedicato il terzo capitolo, con l'obiettivo di indagare i motivi per cui il sistema evolve in maniera differenziata, con regioni industriali che traggono nuova forza dall'innovazione tecnologica ed altre che stentano a riorganizzarsi, mentre emergono processi di sviluppo in contesti diversi. A ciò è funzionale una ricognizione multidisciplinare dei concetti di spazio e tempo, dall'ortodossia logico-matematica ottocentesca in poi, per approdare agli sviluppi della scienza economica negli ultimi decenni del Novecento, quando alle certezze dell'economia neoclassica subentravano fattori individuali, psicologici e ambientali dagli esiti comunque non prevedibili.

Da qui le «ragioni dei territori», cui è stata sensibile soprattutto la ricerca geografica attraverso l'introduzione dell'idea di radicamento (pp. 123 e segg.): questa,

tuttavia, non va generalizzata, a pena di cadere in una forma speculare di determinismo o – peggio, e specie nella dimensione micro-spaziale – di «feticismo localistico». La storia, infatti, non è una «linea retta», per cui «sarebbe insensato definire a priori un modello ideale «certo»» (p. 129): e proprio le trasformazioni non lineari sono oggetto di quel pensiero complesso attraverso il quale gli scienziati sociali hanno inteso contrastare il riduzionismo fenomenologico. Lo snodo è dato dalla teoria sistemica, che centra l'attenzione sulla capacità del sistema (territoriale), aperto ad incessanti scambi di informazione e di energia con l'esterno, di auto-organizzarsi in maniera attiva secondo regole interne. In base alla diversa combinazione di coesione interna e apertura funzionale si avranno sistemi relativamente stabili o instabili, a seconda che le due componenti si esprimano entrambe su livelli elevati e costanti o, piuttosto, occasionali; e, ancora, sistemi a sviluppo endogeno, identitari e funzionalmente specializzati ma scarsamente innovativi, o, infine, sistemi dipendenti, «caratterizzati da una limitata, compromessa o non ancora sviluppata organizzazione» (pp. 139-140). In tutto ciò, è rilevante la capacità di un sistema di riprodursi, reagire e riorganizzarsi, eventualmente minimizzando le perturbazioni derivanti dall'incipiente mondializzazione: insomma, il suo grado di resilienza.

Tuttavia, «se la storia prevede di spiegare la scomposizione del mondo con modalità diverse, a seconda delle sue componenti, è un fatto che non si sono prese in carico altre dimensioni, e fra queste la cultura e le organizzazioni istituzionali» (p. 146), che, nell'impostazione data dall'autore rappresentano i due restanti punti cardinali.

«Risorse culturali e patrimoniali» titola appunto il quarto capitolo, che apre richiamando la tesi secondo cui sarebbe la dimensione culturale, all'interno dei vari sistemi, a condizionarne la capacità innovativa e competitiva. Mentre il produttivismo fordista tendeva a considerare il consumo come elemento passivo e ad orientare il modello di crescita economica verso il livellamento delle diversità culturali, nella terza rivoluzione industriale la sempre più ampia dematerializzazione della produzione ha portato ad enfatizzarne il valore intangibile, ovvero «le idee, le pratiche, le tradizioni di un gruppo o di una comunità sociale» come fattore di differenziazione dell'offerta (p. 150).

Il concetto di cultura, in sé non definibile semplicemente né univocamente, si scontra peraltro con il mescolamento etnico e l'eterogeneità crescenti nel mondo globale. Per questo motivo Conti cerca di ricostruirne l'evoluzione, in particolare sotto il profilo economico, muovendo dalla posizione della scuola sociologica

di Birmingham, risalente agli anni Ottanta del secolo scorso e fondata su due componenti, le idee e le pratiche sociali, unite da un processo relazionale per cui «valori e significati diventano condivisi, producendo modalità comportamentali, individuali e collettive, sia nel tempo che in specifici contesti territoriali» (p. 154). A proposito di questi ultimi, non può mancare un riferimento al distretto industriale, in particolare italiano, dalla cui esperienza sono derivati un corposo filone di studi sul localismo e, a livello internazionale, una serie di contributi sull'influenza del "tornante culturale" rispetto ai processi di sviluppo endogeno, che hanno segnato il passaggio all'economia della conoscenza e della creatività, formalizzato a partire dai primi anni Duemila.

«La creatività si inscriverebbe quindi a pieno titolo nell'ambito delle trasformazioni del capitalismo» (p. 166), andando al di là della tradizionale innovazione tecnologica ed organizzativa e costituendo il motore della nuova economia immateriale. In effetti, i settori creativi hanno fatto registrare, negli ultimi lustri, un tasso di crescita occupazionale decisamente superiore a quelli maturi e i territori creativi hanno individuato modelli come, ad esempio, quello dell'Europa meridionale, basato sulla valorizzazione del patrimonio storico-culturale e delle produzioni di qualità.

Certamente, la differente natura delle risorse e dei patrimoni culturali, materiali e immateriali, e la declinazione del loro utilizzo nelle aree centrali o periferiche, con l'immissione più e meno occulta di strategie attuate dalle imprese multinazionali, danno adito ad una serie di problematiche e di contraddizioni che vengono discusse nel prosieguo del capitolo: una per tutte, il difficile rapporto tra l'eredità della storia (e della natura), di per sé immobile, e le continue trasformazioni che i territori attraversano, fermo restando che le risorse "ereditate" divengono realmente patrimoniali solo mediante l'appropriazione da parte degli attori, interni ed esterni, come dimostra esemplarmente l'evoluzione e la diffusione del fenomeno turistico.

I patrimoni storico-culturali, valorizzati attraverso rappresentazioni condivise, costituiscono dunque un fattore fondamentale per la ridefinizione delle specificità territoriali, dando luogo, pur nel mondo globale, a geografie sempre più articolate e diversificate, che coinvolgono non solo città metropolitane ma anche centri urbani minori, aree industriali dismesse e regioni che la centralizzazione economica aveva relegato in posizione marginale. Ne è conferma la progressiva divergenza spaziale fra prodotto interno lordo e reddito, «che privilegia non più l'uomo produttore ma l'uomo abitante» (p. 185).

Condizione ineludibile per il successo dei progetti di valorizzazione territoriale è «l'affermazione dei soggetti

istituzionali quali attori del cambiamento e della capacità locale di intercettare risorse» (p. 186). Da ciò, il quarto punto cardinale sviluppato nel capitolo seguente: «Istituzioni da ritrovare».

L'attenzione per le istituzioni era presente nella disciplina economica già agli inizi del Novecento, per essere poi messa in ombra dalle economie di dimensione dell'impresa, non senza che a questa prospettiva si opponessero figure come John Maynard Keynes e Ronald Harry Coase. Più recentemente, le posizioni neoistituzionaliste hanno riaffermato come un processo di sviluppo, coinvolgendo non solo le imprese ma un complesso di altre organizzazioni, non possa avvenire al di fuori di un sistema di regole.

Neppure il termine "istituzione" ha un significato univoco, comprendendo – a seconda dei punti di vista – gli organismi statali o regionali, i mercati e, nondimeno, le leggi formali e le stesse consuetudini. Sotto il profilo territoriale, le istituzioni che esprimono condivisione di abitudini e valori sono legate alla storia di specifici contesti, mentre altre, come le imprese multilocalizzate, ne prescindono. Complessivamente, facendo riferimento a modelli di comportamento durevoli, le istituzioni supportano gli attori nelle loro decisioni e tendono a mantenere stabile il sistema.

Nel secondo dopoguerra l'approccio istituzionale all'economia è profondamente mutato: dallo stato-nazione che promuove politiche di sviluppo "dall'alto" (e qui l'autore cita ampiamente la controversa esperienza del Mezzogiorno italiano) al neoliberalismo che ripone fiducia illimitata nella autoregolazione dal mercato, fino alla crisi del terzo millennio che rimette in discussione i dogmi della globalizzazione e aumenta il grado di incertezza. Per dare senso a questa transizione, Conti delinea una sorta di storia dell'istituzionalismo economico, a cominciare dal precursore, fra Otto e Novecento, l'economista e sociologo statunitense Thorstein Bunde Veblen, sostenitore della separatezza fra istituzioni e organizzazioni, per proseguire con l'altro economista americano John Rogers Commons, introduttore del concetto di "finalità comune" ovvero di "progettualità collettiva", e con l'epistemologo di origine ungherese Michael Polanyi, secondo il quale lo sviluppo del libero mercato discenderebbe da un insieme di forme istituzionali volte a regolarne la dinamica in sé autodistruttiva. In tutto ciò il territorio, nella sua dimensione transcalare, appare come l'ambito in cui si incardina la matrice storica e sociale, ovvero istituzionale (cfr. pp. 195-200).

Un ulteriore richiamo a localismo e distrettualità, con l'implicito riferimento a una bene individuata stagione della ricerca geografica italiana, introduce all'analisi del rapporto fra prossimità istituzionale e strategie

di sviluppo tese a limitare lo sradicamento indotto dai processi globalizzanti, integrando le risorse economiche, sociali e culturali dei contesti locali con quelle acquisibili dall'esterno tramite il dialogo istituzionale. Il contesto territoriale assurge ad «espressione della capacità degli attori ivi operanti di costruire collettivamente scenari, obiettivi e azioni» (p. 209) e perde le originarie connotazioni deterministiche per estendersi secondo geometrie variabili ed esprimere gradienti di capacità competitiva, a seconda dei livelli relazionali che riesce a sottendere.

L'idea di competitività ha finito per assorbire quella stessa di sviluppo: dunque, la rigenerazione dell'economia regionale non può essere ridotta ad un insieme di fattori strettamente economici, ma deve unire a questi il sostegno istituzionale. «Dal punto di vista del metodo, ciò segna il passaggio da una politica di tipo settoriale a una politica di sistema» (p. 212). Ne consegue, nei paesi e nelle regioni a sviluppo industriale maturo, la transizione da una competizione «diretta», fondata sulla capacità attrattiva (di investimenti, flussi turistici, ecc.), a una «indiretta», dove sono le istituzioni a creare le condizioni per un vantaggio competitivo sostenibile, mobilitando i diversi attori pubblici e privati intorno ad una strategia condivisa: esempio di ciò sono le politiche territoriali e le agenzie di sviluppo regionale nei Paesi Bassi e in Gran Bretagna piuttosto che le «piattaforme» di ricerca e incubazione d'impresa in Belgio e in Svezia; o, per uscire dall'Europa, la riconversione produttiva e tecnologica del Massachusetts occidentale.

Esplode, così, il ruolo della *governance* territoriale, come attore collettivo operante «dal basso», contrapposta alla rigida gerarchia decisionale del *government* statalista e «capace di offrire soluzioni maggiormente flessibili ai problemi economici e politici» (p. 217), in uno scenario neoregionalista sempre più tendente all'autonomia, al policentrismo e alla reciproca complementarità: uno scenario che non individua alcun «idealtipo» di sviluppo regionale ma vuole far emergere le potenzialità territoriali endogene, dando opportunità a tutte le regioni (come affermato da Fabrizio Barca in un rapporto indipendente sulle politiche di coesione, presentato nel 2009 in sede europea) e mobilitandone i potenziali endogeni grazie all'apporto di istituzioni – ma anche, e forse soprattutto, di organizzazioni – forti e aperte (cfr. p. 234).

Fino a questo punto il libro, dalla struttura apparentemente lineare ma dalle dissertazioni anche lessicalmente complesse e spesso volutamente ripetitive, ha progressivamente ingenerato, nel lettore, la curiosità di scoprire quali possano esserne le conclusioni; o, meglio, se le conclusioni siano quelle che la notorietà dell'autore, forse più che il taglio dato al libro, lascerebbe presagire.

L'aver indicato quattro nuovi punti cardinali ha dato l'idea di una geografia alla ricerca della stella polare e la tensione argomentativa, in alcuni passaggi, è sembrata persino rievocare l'impegno di un Adalberto Vallega alla guida di quella rivoluzione epistemologica che, negli anni Settanta del secolo scorso, aveva affascinato un'intera generazione di geografi, portando la disciplina – con poche eccezioni, fra le quali, invero, proprio la scuola torinese – a una forte unità di intenti, poi venuta meno con la conversione del Vallega alla geografia culturale e, purtroppo, non più ritrovata.

Un filo conduttore, in effetti, si potrebbe cogliere nella concezione sistemica. Mentre, tuttavia, il primo Vallega centrava le sue riflessioni sull'identità del pensiero geografico nel quadro della storia e filosofia della scienza, Conti attinge prevalentemente dal pensiero economico e sociologico in un percorso conoscitivo sì integrato, ma centrato sul cambiamento del mondo piuttosto che della geografia e mirato ad una tesi di fondo: il processo di mondializzazione (vuoi globalizzazione) non ha portato all'attesa omologazione bensì ad una crescente differenziazione dei territori, e pertanto ad una molteplicità di «geografie».

Intorno a questa tesi il capitolo finale, dal titolo «Utopie possibili» e sottotitolo «Il futuro al plurale», rivalorizza il concetto di regione ancora una volta in termini – a ben vedere – non lontani dall'originaria costruzione del Vallega, ovvero come unità «ad assetto variabile» a seconda delle identità, degli interessi e delle strategie che è in grado di esprimere. Meno convincente, semmai, è la ricostruzione del fenomeno «città» fra urbanizzazione planetaria e segregazione metropolitana, dove l'autore, nell'affermarne il carattere fondante nel quadro delle differenti trasformazioni territoriali, non esprime quel chiaro giudizio di valore che, invece, ha dedicato alle dinamiche regionali, tuttavia rimandando egli stesso ad una trattazione più sistematica (cfr. pp. 247-249). Anche l'ennesima ripresa dei concetti di territorialità, in contrapposizione con territorio, e di regionalizzazione, questa volta nell'accezione amministrativa e con riferimento specifico al caso italiano (pp. 251-256) avrebbe meritato un posizionamento diverso, probabilmente anticipato, e una trattazione più ampia delle problematiche di riordino territoriale, di cui pure Conti si è ampiamente occupato proprio durante le funzioni istituzionali da lui esercitate all'interno della Società Geografica Italiana.

L'autore, di fronte a una pluralità di dinamiche tale da rendere incerto il futuro del sistema-mondo, ribadisce l'avversione ad ipotesi interpretative semplificatrici e la ricerca di un amalgama tra fondamenti cognitivi non necessariamente legati fra loro, ed anzi corrispondenti a

posizioni disciplinari apparentemente refrattarie al confronto (così l'economia, in particolare, ma anche le altre scienze sociali, fra cui la geografia). E pur se – come egli afferma testualmente – «alle pagine che ci hanno preceduto e alle questioni sollevate non può esserci realisticamente una conclusione» (p. 265), giunge tuttavia a una non-conclusione in qualche modo sorprendente: proprio la geografia può porsi come «tessitrice alle prese con processi, strutture e agenti operanti a scale diverse, oltre che con i territori concreti» (ibid.), in un'ottica metodologica non tanto interdisciplinare quanto integrata e multidimensionale, volta a perseguire una descrizione e un'interpretazione dei fenomeni basata su conoscenze trasferibili da saperi diversi.

A chi scrive queste note, allora, dopo avere attraversato mezzo secolo di dibattito teorico e di esercizio pragmatico della nostra disciplina, non può non tornare alla mente il «principio di sintesi» enunciato da Umberto Toschi, secondo cui «tra i fini essenziali della geografia e delle geografie [sic!] è il riconoscimento di sintesi reali, che nello spazio si presentano, non la costruzione artificiale di sintesi più o meno logicamente fondate» (a p. 8 di *Geografia economica*, in *Trattato italiano di economia*, vol. IV, Torino, UTET, 1967, postumo): pensiero incredibilmente attuale e che si attaglia singolarmente alla tesi di fondo sostenuta in questo libro. E verrebbe da richiamare persino l'ancor più remoto modello *The circumference of geography* di Nevin Fenneman (1865-1945, geologo statunitense), pubblicato nella «Geographical Review» (1919, pp. 168-175), ripreso in Italia da Cosimo Bertacchi in un articolo della «Rivista Geografica Italiana» (*Note metodologiche*, 1927, pp. 105-116 e 153-172) e dallo stesso Vallega nel suo fondamentale volume *Regione e territorio* (Milano, Mursia, 1976, p. 15).

Queste citazioni, largamente ricorrenti nella produzione ancora di chi scrive (e pertanto apparentemente obsolete, ma forse utili per i giovani geografi di oggi), non vogliono rassicurare sul percorso né giustificare gli errori di una generazione, quella del secondo Novecento, che ha visto la posizione della geografia purtroppo declinare: piuttosto, riproporre la caratteristica irrinunciabile di una disciplina che non può essere iperspecializzata, per usare un termine di Conti, perché la sua peculiarità sta proprio nell'analizzare e interpretare il territorio ad ampio spettro, dalla geomorfologia alle localizzazioni produttive, dalle risorse umane alle infrastrutture, e per di più in una prospettiva temporale dinamica. E se questa disciplina «generica», ormai considerata «inutile», non fosse stata ignorata dalla quasi totalità dei decisori, almeno da quarant'anni a questa parte, si sarebbe potuto evitare – o contenere, nella misura in cui i cambiamenti climatici siano non soltanto opera dell'uomo e le cata-

strofi sismiche o vulcaniche comunque imprevedibili – quello spaventoso degrado che è sotto gli occhi di tutti.

Dunque – come nelle ultime parole del libro di Conti – non sia, quella geografica, «una cultura messa a riposo, ma un'eredità per il futuro».

Piergiorgio Landini

Thimoty Tambassi (a cura di), *The Philosophy of GIS*, Springer, 2019, 269 pp.

Tra questioni ontologiche (cosa costituisce la realtà), epistemologiche (come arriviamo a conoscere la realtà) ed euristiche (come costruiamo formalmente il nostro sapere sulla realtà), si può affermare che tradizionalmente le attenzioni dei geografi italiani si siano rivolte più alle ultime due e abbiano trascurato la prima. Sull'ontologia della geografia c'è stato infatti un relativo disinteresse, a tratti un vero e proprio vuoto di riflessione (e non sarà un caso se per la sua recente proposta sull'ontologia orientata agli oggetti in ottica neo-materialistica Tania Rossetto abbia pensato a una platea internazionale piuttosto che nostrana pubblicando in lingua inglese).

Di questo ambito della conoscenza parleremmo con rammarico ancora maggiore se non fosse apparsa negli ultimi tempi, inaspettata, la produzione di Timothy Tambassi dedicata proprio alle ontologie geografiche, pubblicata su un ventaglio di riviste di diversa collocazione disciplinare e anche nella curatela qui recensita che non a caso presenta, all'interno di un parterre autorevole di studiosi, come unico italiano Cristiano Pesaresi. È dunque una fortuna che, nella sostanziale afonia dei geografi italiani, ci abbiano pensato altri, più adusi a maneggiare l'ontologia quali i filosofi, a riempire questo vuoto. Filosofo è infatti Tambassi, curatore di questo *The Philosophy of GIS* che nonostante un titolo piuttosto generico si concentra in realtà proprio su questioni ontologiche.

Non è dato sapere cosa abbia spinto a questo titolo. Forse era nelle intenzioni iniziali del curatore incrociare la questione ontologica anche con la riflessione più generale in corso nella *GIScience*. O forse, più prosaicamente, è stato dettato da esigenze commerciali al fine di raggiungere un bacino maggiore di potenziali acquirenti del libro, anche se non pare che ce ne fosse bisogno perché un editore internazionale molto noto quale Springer assicura ampia circolazione a qualsiasi cosa pubblicati. Anzi, in questo caso un titolo così altisonante e ampio potrebbe anche spaventare un po' impedendo un apprezzamento autentico dei suoi contenuti che in realtà si appuntano prevalentemente, come detto, su una que-

stione specifica ma davvero centrale: chiedersi cosa siano le entità geografiche, quali caratteri possiedano e a quali inventari diano luogo. Esercizio non secondario, anzi essenziale e propedeutico a ogni ragionamento possibile sulle potenzialità e i limiti della produzione di conoscenza geografica.

Credo infatti che il rilancio di un dibattito ontologico sia strategico in questo specifico tornante storico del pensiero geografico per dare solidità teorica alla reazione in corso contro le tendenze postmoderne tutte concentrate verso le pratiche discorsive e simboliche. La geografia potrebbe infatti beneficiarne per discutere con maggior acutezza e rigore concettuale su temi quali la problematica della classificazione nei GIS, particolarmente delicato oggi che la gamma di elementi che la geografia e la cartografia pretendono di documentare si è enormemente ampliata non limitandosi alla realtà tangibile ma guardando anche a elementi astratti, immateriali e percettivi.

In quest'ottica, *The Philosophy of GIS* offre alla geografia stimolanti linee di riflessione. C'è infatti nel libro uno sforzo costruttivo sul concetto di entità geografica, ancorché non inquadrato all'interno di una proposta scientifica compiuta. Esso non basterà da solo a colmare la mancata ricezione del pensiero geografico contemporaneo in ambito filosofico né, più in generale, a cancellare la persistenza dell'immagine di una geografia impaludata su categorie antiche che spesso purtroppo si ha al suo esterno. Però costituisce una sollecitazione che i geografi, e in particolare quelli italiani, dovrebbero raccogliere per provare a espiare il loro atavico disinteresse verso l'ontologia. Esaurito il lavoro del filosofo, sta ora ai geografi agganciare queste riflessioni agli indirizzi e alle domande di ricerca del sapere geografico.

Edoardo Boria

Emilia Sarno. *Identity Issues in the Western Balkans. The Cases of Albania and Montenegro*. Roma, Aracne Editrice, 2019, 113 pp., ill., tab., bibl.

Nel saggio *Identity Issues in the Western Balkans. The Cases of Albania and Montenegro* Emilia Sarno tratta con un taglio geostorico, sullo sfondo delle vicende che hanno interessato la penisola balcanica nel suo complesso, i quadri territoriali dell'Albania e del Montenegro, spaziando dalla dimensione identitaria ai processi di *nation building*, dalle dinamiche statuali a quelle confinarie, dai temi economici a quelli socio-demografici.

Il volume si apre con un'articolata introduzione nella quale, sulla scorta di un ragionamento che ha i suoi

cardini nel territorio, nell'identità e nelle loro multiformi interrelazioni, vengono poste le basi della trattazione successiva, che è suddivisa in due parti.

Nella prima parte, intitolata *A Complex Identity*, l'autrice prende le mosse da un inquadramento della penisola balcanica, in cui vengono affrontate questioni di carattere generale, come la sua delimitazione geografica, tutt'altro che ovvia; l'individuazione di tratti antropologico-culturali comuni, resa ardua dalla complessità etnolinguistica; la genesi e l'affermazione del toponimo Balcani e del suo derivato "balcanizzazione". Un ampio spazio viene poi dedicato alla parabola storica e al lascito politico, economico e culturale dell'Impero Ottomano, le cui dinamiche di conquista e dominio l'hanno reso al tempo stesso artefice e vittima di una frammentazione che ha trasformato i Balcani nella "polveriera d'Europa". Chiude la prima parte del saggio il caso dell'Albania e del suo tormentato processo di affermazione statale e definizione confinaria: regione storico-culturale forgiata da vicende secolari, l'Albania ha raggiunto l'indipendenza solo nel 1913 all'interno di confini delimitati "per difetto" rispetto all'area di popolamento albanese nei Balcani, il che è all'origine di rivendicazioni territoriali e questioni irrisolte – quella del Kosovo su tutte – che si sono protratte fino agli inizi del XXI secolo e che, in una certa misura, appaiono ancora attuali.

La seconda parte del volume (*The Establishment of a State*) è interamente dedicata al caso del Montenegro, il che contribuisce a colmare una lacuna della produzione scientifica italiana, finora poco attenta a questo Paese, a dispetto della prossimità geografica e del retaggio storico che lo legano alla storia e alla cultura dell'Italia. Diversamente dalla prima parte, questa seconda risente di una esperienza "operativa" dell'autrice, maturata all'interno di un gruppo di ricerca dell'ARSARP (Agenzia Regionale per lo Sviluppo Agricolo, Rurale e della Pesca) della Regione Molise, nell'ambito di progetti di collaborazione con la sponda orientale dell'Adriatico. Dopo avere brevemente analizzato le caratteristiche fisiche e demografiche del Montenegro, Emilia Sarno si sofferma sull'agricoltura e soprattutto sul turismo, che appare oggi in grado di fungere da volano per uno sviluppo economico che si vorrebbe sostenibile e basato sulla valorizzazione delle risorse endogene del territorio. Infatti, già da qualche anno il Montenegro rappresenta una destinazione in ascesa per il turismo balneare, mentre buone appaiono le potenzialità dei siti culturali, rurali e montani dell'entroterra, suscettibili peraltro di sinergie con la viticoltura, settore economico emergente ma dal retaggio antico. Interessante è anche la parte dedicata all'evoluzione urbana e funzionale di Podgorica, la Titograd iugoslava, capitale per certi versi "artificiale", oggi al vertice di una

struttura territoriale che dovrà essere in grado di coniugare lo sviluppo urbano, economico e infrastrutturale dell'area "centrale" con le vocazioni turistica e agraria della costa e dell'entroterra. A conclusione della parte dedicata al Montenegro, l'autrice ritorna su temi propri della geografia culturale e si dedica alla questione identitaria, anche alla luce della recente rescissione dei legami politici con la Serbia e della conseguente indipendenza. Ne emerge un quadro di difficile interpretazione, a riprova della mutevolezza e dell'arbitrarietà insite nel concetto stesso di identità nazionale: da un certo punto di vista, l'identità montenegrina apparirebbe genericamente "slavo-meridionale" e strettamente accomunata a quella serba, sia per retaggio storico che per affinità linguistica e religiosa; da una prospettiva più ispirata al nazionalismo, invece, essa potrebbe essere definita sulla base di caratteristiche etiche, come ad esempio la temperanza e l'eroismo, che connoterebbero la nazione montenegrina nel confronto con gli altri popoli slavi.

Arricchiscono il volume le riproduzioni di alcune pregevoli carte storiche e una copiosa bibliografia, che alla letteratura più recente affianca "classici" della materia. In conclusione, il saggio di Emilia Sarno, a dispetto di una dimensione contenuta e di un andamento tutto sommato rapsodico, fornisce senz'altro validi spunti di riflessione e riferimenti utili a chi – geografi, storici, politologi, antropologi – abbia interesse per i Balcani e per i due Paesi oggetto di studio, che appaiono oggi destinati a un crescente ruolo regionale e a un possibile ingresso nell'Unione Europea, grazie anche ai recenti progressi compiuti in campo politico ed economico.

Luca Zarrilli



NOTIZIARIO

Ricordo di Berardo Cori¹

Il 12 ottobre 2019 è scomparso Berardo Cori, uno dei punti di riferimento della geografia italiana per diverse generazioni di ricercatori e ricercatrici che hanno studiato a Pisa o che, in altre sedi universitarie, hanno collaborato in progetti di ricerca coordinati da lui. Cori ha fatto parte di quel gruppo di geografi italiani che, dalla metà degli anni '70, hanno rinnovato le metodologie e i campi di ricerca della geografia, attivando collaborazioni a livello internazionale, partecipando ai congressi nazionali e internazionali, coordinando progetti di ricerca nazionali e dedicando ampio spazio anche alla manualistica, alla didattica e alla formazione dei più giovani.

Nato a Iglesias (Cagliari) nel 1938 e formatosi nella Facoltà di Scienze Politiche dell'Ateneo pisano, è diventato prima assistente e poi professore straordinario per un anno a Padova e dal 1973 a Pisa, dove, come ordinario, ha lavorato per tutta la sua carriera, insegnando Geografia economico-politica e Geografia fino al 2010, anno del pensionamento. Ha avuto numerosi incarichi istituzionali: Presidente dell'Agei dal 1984 al 1987, Direttore della Rivista Geografica Italiana, Direttore dell'Istituto di Geografia di Pisa, oltre a diversi riconoscimenti al valore scientifico (socio d'onore della Società Geografica Italiana e insignito del Cherubino presso l'Università di Pisa).

Sono molti gli aspetti che potrebbero essere richiamati in merito alla sua attività scientifica, didattica e istituzionale. Di seguito viene presentato un tentativo di sintesi.

L'apertura internazionale. Berardo Cori era sempre molto aggiornato sui nuovi indirizzi epistemologici ed empirici della disciplina, aggiornamento che gli deriva-

va dall'attenzione costante alla produzione scientifica nazionale e internazionale, dalla consultazione sistematica delle principali riviste italiane e straniere e dalla partecipazione ai convegni internazionali e ai lavori delle commissioni IGU e delle università/accademie straniere con cui era in contatto. Lo sguardo verso la geografia dell'"oltre Italia", garantito dalla sua capacità di scrivere e comunicare correttamente in inglese e in francese, lo ha portato a collaborare con i principali esponenti della geografia a livello mondiale e a spingere i suoi allievi ad avere esperienze all'estero già durante i periodi della formazione. Tra le attività in questa direzione possono essere annoverate: la partecipazione alla Commissione IGU sulla geografia urbana che gli ha permesso di collaborare con i maggiori rappresentanti di questo campo di studio, di cui ne è un esempio il volume del 1984 *Progress in settlement systems geography* a cura di L.S. Bourne, B. Cori, K. Dziewonski; il coinvolgimento come membro di un'altra Commissione IGU sull'evoluzione del pensiero geografico e il contributo al libro curato da R. Johnston e P. Claval, *Geography since the second world war. An International Survey* (Routledge, 1984); i contatti e gli scambi scientifici con numerosi studiosi stranieri, da J. B. Charrier e E. Dalmaso che lo aveva invitato alla Sorbonne ai colleghi di Angers e di Le Mans, in cui ha trascorso un periodo come visiting professor, dai significativi rappresentanti della geografia internazionale come K. Takeuchi, J. Agnew, R. King e T. Galkina, accademica russa, alla collaborazione con l'Accademia delle Scienze polacca e quella slovacca.

La realizzazione di progetti di ricerca e il coordinamento di gruppi nazionali. La sua capacità di aprire nuove frontiere tematiche, di organizzare progetti di ricerca e di coordinare gruppi di lavoro era riconosciuta da tutti. I lavori iniziali sulla Toscana, con particolare riguardo alla localizzazione industriale, lo avevano portato a collaborare alla fine degli anni '70 al progetto sul ruolo delle piccole medie imprese e dei distretti industriali della Fondazione Agnelli, da cui sono nate le riflessioni sul modello

¹ Questa nota è frutto di una rielaborazione ed integrazione della notizia pubblicata nel sito web dell'Associazione dei Geografi Italiani a pochi giorni dalla scomparsa.

di sviluppo della Terza Italia. Successivamente, i suoi studi hanno riguardato ricerche progressivamente di più ampio respiro come gli studi sulla *rank-size rule* e sul sistema insediativo italiano degli anni '70 e '80 insieme ai geografi e alle geografe della scuola pisana, l'analisi della transizione post-industriale che ha visto il coinvolgimento di giovani ricercatrici e ricercatori italiani, le attività scientifiche svolte in ambito Agei sul rapporto tra progresso tecnologico e trasformazioni urbane e regionali, il tema del traffico urbano e della qualità della vita, affrontato sia a livello italiano che nel confronto con altri contesti europei, i diversi progetti nazionali (progetti MIUR ex art. 40 corrispondenti agli attuali Prin) sul *Global Change*, sul cambiamento urbano e la pressione antropica nel Mediterraneo, che di fatto hanno anticipato i tempi proponendo riflessioni su problematiche che stanno diventando sempre più rilevanti nel dibattito scientifico e politico attuale.

Gli approcci alla ricerca e la produzione scientifica.

Le qualità scientifiche di Berardo Cori sono testimoniate da un'ampia produzione di volumi e articoli, che spaziano dalla geografia economica a quella urbana e regionale e dall'analisi di specifici contesti e città allo studio di aree regionali più ampie, dalla Toscana alla Corsica, dall'Europa all'Armenia e al Mediterraneo. Nei suoi lavori emerge un'attenzione ai diversi approcci di ricerca e ai nuovi campi tematici, ma soprattutto una focalizzazione sulle ricerche empiriche e le nuove metodologie di analisi, in particolare di natura quantitativa. Della sua numerosa bibliografia, comprendente più di 200 pubblicazioni, si ricordano qui, oltre a quelli già citati, soltanto alcuni volumi e articoli che mostrano l'evoluzione e la varietà dei temi trattati e il ruolo di intermediazione rivestito da Berardo Cori e da altri esponenti della stessa generazione tra la geografia tradizionale e la "variegata" geografia emergente negli anni '70: dall'iniziale lavoro con Alberto Mori sull'area di attrazione delle maggiori città italiane, pubblicato nella *Rivista Geografica Italiana* (1969) al volume sulla Corsica scritto con Carlo Da Pozzo e Giovanni Ridolfi (1973); dalle analisi sulla *rank size rule* e l'armatura urbana italiana (*Italian Contributions to the 23rd International Geographic Congress*, 1976) ad uno dei primi lavori sul distretto industriale di Prato, curato con Gisella Cortesi (Fondazione Agnelli, 1977); dagli studi di sintesi sulla geografia urbana in Italia (*Città, spazio urbano e territorio in Italia*, Franco Angeli, 1983) ai due volumi sul traffico urbano e la città invivibile (Pàtron, 1988 e 1997); dal libro sull'Armenia, curato con Monica Meini (Franco Angeli, 2000) alle diverse pubblicazioni sulle trasformazioni delle aree costiere del Mediterraneo e le sfide dello sviluppo sostenibile (tra cui l'articolo su *Mediterranée*, 1995, scritto con Michela Laz-

zeroni e il volume *Spatial Dynamics of Mediterranean Coastal Regions*, 2002, curato con Enrica Lemmi).

L'attenzione ai giovani e alla formazione. La varietà degli ambiti di ricerca a cui si è dedicato Berardo Cori si è riversata anche nel campo della formazione universitaria e post-universitaria. Non solo le sue lezioni nei corsi universitari erano chiarissime, ben organizzate e molto aggiornate, ma spaziavano da argomenti di cartografia e di geografia fisica a tematiche di carattere politico ed economico, mostrando una grande capacità di orientare i giovani studenti e dottorandi verso i diversi approcci e strumenti della geografia e verso percorsi di ricerca differenziati. Berardo Cori è stato infatti per tanti anni il coordinatore di uno dei primi dottorati in geografia in Italia, quello in "Geografia urbana e regionale", istituito nel 1981, in cui erano consorziate, oltre a quella di Pisa, l'Università di Torino, quella di Genova e di Firenze, a cui si è aggiunta in seguito l'Università di Trento, sedi dove operavano altri qualificati esponenti della geografia italiana. Per molti giovani è stato un privilegio frequentare un dottorato caratterizzato da un'offerta didattica solida e dove era possibile condividere direttamente le idee di ricerca con i principali rappresentanti della disciplina. In questo dottorato si sono formate diverse generazioni di geografe/i che oggi occupano posizioni di rilievo nel sistema accademico italiano e molti di questi ricordano Berardo con affetto e stima. Un apporto significativo ha riguardato la realizzazione di manuali per la didattica come quello di *Geografia urbana*, curato con G. Corna Pellegrini e G. Dematteis o i testi sulle *Grandi unità regionali dell'Europa* (con R. Gasperoni) con un particolare sguardo all'*Europa orientale e all'Unione sovietica* (nella collana Mondo attuale dell'Utet) nonché la cura della traduzione di libri stranieri.

Berardo Cori ha lasciato sicuramente un'impronta importante nella scuola geografica italiana in generale e in quella di Pisa in particolare, soprattutto per la sua poliedrica preparazione e la diversità di contesti in cui si esprimevano le sue competenze, dalla formazione agli studenti e dottorandi alla ricerca nazionale e internazionale, non trascurando la ricerca applicata e la partecipazione a progetti locali, espressione di quella terza missione di cui si parla tanto oggi. Ma anche per la sua capacità di aprirsi al confronto – anche vivace e non sempre allineato – con i colleghi e le colleghe e con i collaboratori e le collaboratrici più giovani, ma sempre sulla base di relazioni di stima reciproca e di incoraggiamento a perseguire nuove frontiere di ricerca.

La tensione verso l'apertura di nuove linee di ricerca e la necessità di "tenere il passo" con la geografia internazionale sono state costanti nel suo percorso di studio-

so e di docente e rappresentano ancora oggi uno stimolo per trasmettere e portare avanti la sua eredità intellettuale, didattica e umana.

Michela Lazzeroni

Geografie nascoste a Lubiana

Nel 1919, mentre l'Europa cercava di porre ufficialmente fine alla Grande Guerra, nasceva l'Università di Lubiana, il capoluogo della Slovenia, che entrava a far parte del nuovo Regno dei Serbi, Croati e Sloveni. Tra le discipline fondatrici compariva anche la Geografia, i cui cultori istituirono subito un Istituto accademico. Per ricordare il centenario di questa fondazione, tra il 28 e il 31 agosto si è svolto a Lubiana un convegno internazionale con la collaborazione dell'Eurogeo, che festeggia a sua volta il quarantesimo anniversario. Coorganizzatore, l'associazione slovena degli insegnanti di geografia (DUGS).

Il tema conduttore scelto dagli organizzatori è stato quello delle *Geografie nascoste*, nel chiaro intento di attirare studi originali su aspetti per lo più trascurati della nostra disciplina. Alla call ha risposto un gran numero di colleghi anche extraeuropei, i quali si sono incontrati nella *Domus Medica*, moderna e funzionale sede congressuale dei medici della Slovenia. I risultati scientifici sono stati abbondanti: il programma contava oltre un centinaio di relazioni, 25 poster, 6 laboratori, compreso uno all'aria aperta.

I lavori si sono articolati in sessioni dedicate alle geografie nascoste nella società (8) e nell'ambiente (2), alle metodologie (2), alle origini (1), oltre a 4 sessioni didattiche, consuete in un'associazione nata per gli insegnanti, che ha per statuto la difesa e la promozione della geografia in tutte le sedi.

I lavori, che si sono avvalsi di abbondante materiale iconografico, hanno proposto una varietà di tematiche che variano dalla geografia fisica alla geografia politica agli aspetti cognitivi, legati in specie alla didattica ed al ruolo sociale che la geografia può giocare nel terzo millennio d.C. A questo riguardo va sottolineato che l'Eurogeo è una ONG belga con status partecipativo presso il Consiglio d'Europa e consultivo presso le Nazioni Unite, da qui una certa attenzione allo sviluppo ed ai diritti umani. Ricordiamo per brevità i soli Carles Carreras y Verdager (*The hidden urban geographies. The study case of Barcelona*), Andrej Mihec (Postumia: *geografie nascoste del carso*), Gerry O'Reilly (Dublino: *geografie nascoste in tempi di cambiamento e conflitto*), Josef Strobl (Salisburgo: *geomedia come interfacce per il pensiero spaziale*).

Nei convegni Eurogeo la presenza italiana è tradizionalmente quasi simbolica: a Lubiana si sono incontrati Adriana Galvani, Gianfranco Battisti e Michele Stoppa. Galvani ha parlato della geografia nascosta nella mente umana, gli ultimi due hanno presentato delle ricerche in corso nell'ambito del Gruppo di lavoro Agei sulla *Geografia del Sacro*. Battisti ha messo a confronto le visioni della Palestina lasciate da due mistiche (Caterina Emmerick e Maria Valtorta), Stoppa si è soffermato sui monasteri certosini, con speciale attenzione a quelli della Slovenia. Un poster ha poi presentato le attività del CIRD dell'ateneo triestino, del quale Stoppa è coordinatore.

Al termine dei lavori vi è stato il saluto ufficiale a Karl Donert, il quale lascia la presidenza dell'associazione, che ha retto per oltre 17 anni, a favore di Rafael de Miguel Gonzalez (Università di Saragozza), già segretario generale.

Nell'ultima giornata, un'escursione alle grotte di San Canziano (dichiarate nel 1986 patrimonio naturale dell'UNESCO) ha consentito ai partecipanti di prendere contatto con un suggestivo esempio di geografia "nascosta", vale a dire il luogo dove il fiume Timavo si cela alla vista per inabissarsi entro l'altipiano carsico.

Gianfranco Battisti

Riflessioni su integrazione, povertà e migranti in occasione della presentazione del volume *Il GPS della disuguaglianza. Il mondo sotto lo sguardo di papa Francesco*

Il 4 marzo 2019, presso la sala Marconi di palazzo Pio, a Roma, in occasione della presentazione del volume *Il GPS della disuguaglianza. Il mondo sotto lo sguardo di papa Francesco* (Libreria Editrice Vaticana, Città del Vaticano, 2018) di Gino De Vecchis, si è tenuta una serata di riflessione su integrazione, povertà e migranti, coordinata da Duilio Giammaria (autore e conduttore del programma televisivo *Petrolio*), che ha fornito stimoli mirati per tenere sempre acceso il confronto.

Come sottolineato da fra Giulio Cesareo (responsabile editoriale della Libreria Editrice Vaticana) nel suo intervento introduttivo, il volume non vuole solo ripetere le parole di papa Francesco, creando una raccolta organica di sue considerazioni, ma centra l'obiettivo di riuscire a far riflettere criticamente aprendo nuovi scenari, per leggere il mondo, i suoi contesti territoriali e i suoi problemi attraverso le indicazioni del Papa, prefigurando una sorta di dialogo attivo con le conoscenze.

Gino De Vecchis, nel capitolo *Disuguaglianza come "radice dei mali sociali"* del suo volume, scrive che: "Le tensioni e le sollecitazioni succedutesi nella storia dell'umanità hanno portato le tessere del pianeta a stressarsi, a deformarsi, fino a sfigurarsi divenendo in qualche caso del tutto irriconoscibili. Il risultato si vede nello stesso mosaico, che ci presenta in tante aree geografiche un volto lacerato, piagato sia nelle sue componenti fisiche sia in quelle umane. Lacerazioni e piaghe hanno alterato le diversità delle tessere, in sé preziose e fonti di reciproco beneficio, rendendole disuguali e quindi non più perfettamente aderenti e compatibili. Queste pericolose disuguaglianze sociali, economiche, ambientali proiettano sugli spazi della nostra Terra una serie di ombre minacciose e di gravi problemi che ci interrogano con sempre maggiore urgenza, invitandoci a riflettere su questioni fondamentali e decisive, riguardanti la giustizia e la dignità spaziale, l'esercizio del potere e le conflittualità territoriali, gli sviluppi del capitalismo con le ripercussioni sul mondo del lavoro, la profonda crisi ambientale" (pp. 11-12).

Disuguaglianza – ha affermato Domenico De Masi, sociologo presso la Sapienza Università di Roma, durante la serata – è una parola chiave che fotografa in maniera eloquente un fenomeno in continua evoluzione: quello della capacità di creare ricchezza in tempi brevi, accentuando differenze sociali e sperequazioni territoriali. Così come aumenta in modo vorticoso – per effetto delle nuove tecnologie e dei processi innovativi – la capacità di produrre reddito, crescono i margini delle disuguaglianze tra i pochi che detengono quote smodate del patrimonio complessivo e che si pongono ai vertici della piramide raffigurante le disparità economiche e le moltitudini che popolano la sua enorme base, costrette a gravi forme di povertà e privazione.

Come riportato nel rapporto *Bene pubblico o ricchezza privata?* redatto dall'Oxfam (2019) "il livello di disuguaglianza economica a cui oggi assistiamo ha assunto le dimensioni di una calamità. Dall'analisi [...] risulta che 26 individui possiedono attualmente la stessa ricchezza dei 3,8 miliardi di persone che compongono la metà più povera dell'umanità" (p. 5). E ancora, il patrimonio di Jeff Bezos, fondatore di Amazon, la principale *Internet company* del mondo che nell'ambito dell'*e-commerce* ha rivoluzionato i metodi e i tempi di vendita e distribuzione, «ammonta a 112 miliardi di dollari. Appena l'1% della sua ricchezza equivale a quasi l'intero budget sanitario dell'Etiopia, un Paese con 105 milioni di abitanti» (p. 9).

Del resto, si legge nel capitolo *Povertà estrema, ricchezza illimitata* del volume di Gino De Vecchis: "La povertà estrema, [...], porta alla fame e troppo spesso

anche alla morte; all'altro capo vi è l'accumulo di averi, che non presenta frontiere invalicabili sul piano puramente quantitativo. Alla ricchezza non sembra che si pongano né confini, né soglie. Tuttavia il fatto ancora più grave consiste nell'abbattimento dei limiti sul piano etico [...] praticato senza alcuno scrupolo per acquisire profitti supplementari e assolutamente ingiustificati" (p. 36). Queste considerazioni fanno da apripista al capitolo successivo, efficacemente intitolato *Iniquità globale, economia che uccide*, che inizia ribadendo che: "Gli squilibri mondiali – identificabili anche in termini di accessibilità, disponibilità e sfruttamento delle risorse – si sono approfonditi e moltiplicati, soprattutto perché il sistema di crescita economica non ha prodotto prosperità condivisa ed equità sociale; anzi, comportandosi come congegno di dominazione che risucchia e distribuisce senza criteri perequativi, tale modello ha avvantaggiato in primo luogo i grandi detentori di ricchezze" (p. 39).

Quello della migrazione è, da parte sua, un fenomeno di grande complessità e cruciale rilevanza che riempie – con diverse accezioni – già le pagine dell'Antico e del Nuovo Testamento, a partire da Abramo, simbolo del continuo camminare, di un marciare costante verso l'ignoto, in un viaggio che non prevede un ritorno verso i luoghi di origine, come evidenziato da Núria Calduch-Benages (biblista presso la Pontificia Università Gregoriana) nel suo intervento. Il peregrinare di Abramo si configura come un viaggio interminabile, pieno di rischi e sacrifici; un esodo che vede la terra come una promessa, portato avanti come un perenne forestiero, nella speranza in Dio. I cammini dei patriarchi, del resto, condotti tra tante difficoltà, forniscono momenti di incontro con Dio poiché portano a scrutare nel profondo; e così le migrazioni spingono ad allargare i propri orizzonti, a cercare accoglienza e conforto, a vincere l'inerzia per fuoriuscire da condizioni spesso drammatiche. Il mondo moderno sta vivendo nuove esperienze che evocano migrazioni di massa, che si aggiungono alle iniziative dei singoli e di piccoli gruppi che si muovono per la conquista della libertà, alla ricerca di migliori condizioni di vita, e che a loro volta si sommano a coloro che ancora vengono forzatamente sradicati dalla propria terra. Le migrazioni odierne nascono da ferme necessità e da coraggiosi desideri, tendono al superamento delle differenze, alla costruzione di popoli nuovi, all'insegna della fratellanza. Se in alcune occasioni le migrazioni generano conflitti e scontri, esse parallelamente aprono la strada al progresso e allo sviluppo, stimolano le pratiche dell'accoglienza e dell'ospitalità, accompagnano la diffusione del messaggio cristiano, nell'agognata prospettiva del riconoscimento dei diritti umani.

Afferma Gino De Vecchis, nel capitolo *Un mondo*

migliore per migranti e rifugiati del suo volume, che “il fenomeno migratorio – raffigurazione della storia più profonda della nostra epoca, una delle principali conseguenze dell’attuale globalizzazione e soprattutto delle tante disuguaglianze da questa prodotte – ruota intorno alle parole ‘povertà, pace, ambiente’” (p. 67). Inoltre, coinvolge profondamente la sfera emotivo-percettiva, in un vortice interiore di speranza, rimpianto, aspirazione, nostalgia. “Il viaggio migratorio, con lo sradicamento che innesta, infatti, è un processo che inizia nella mente prima dell’effettivo spostamento dalla terra di origine e forse, una volta intrapreso, non si conclude mai. È un percorso, spesso drammatico, con i tanti limiti di scelta cui devono sottostare questi ‘passeggeri disperati’ costretti a forme alternative e non protette di movimento; è un percorso dove l’immigrato procede con accelerazioni, fermate e retrocessioni, soggetto com’è alle sempre più frequenti disposizioni legislative antimigrazione, a incontri con bande di criminali, a ingiunzioni da parte di organizzazioni militari e paramilitari, ma anche ad aiuti improvvisi e inattesi” (pp. 68-69).

Gli aspetti di genere, poi, sovente celati o diluiti all’interno di problematiche d’insieme, ricoprono un’importanza fondamentale nell’ottica combinata dell’integrazione, della povertà, dei flussi migratori. Come ha ricordato Esma Cakir (giornalista e presidente dell’associazione Stampa Estera) nel corso dell’evento, le donne cuciono, tessono, mediano nei rapporti sociali e rappresentano il ponte tra culture, pure per dare maggiori prospettive ai propri figli, ma sono anche le più esposte a violenze, mutilazioni, sopraffazioni, sfruttamento lavorativo e sessuale, così come alle tratte delle persone: drammatiche piaghe da cui fuggire, ignobili fenomeni da cancellare. Si tratta di tunnel bui in cui molte giovani cadono, ingannate e sottratte alla loro libertà, risultando soggette a devastanti riti di passaggio e iniziazione, ad atroci dolori fisici e a martellanti e incancellabili pensieri che per sempre affliggeranno i loro ricordi.

E tali considerazioni pervengono quasi contemporaneamente alle dichiarazioni dell’Oxfam, che alcuni giorni fa ha evidenziato che ad esempio nello Yemen: «I bambini subiscono l’impatto peggiore del conflitto [civile in corso da alcuni anni] e, con il proseguire dei combattimenti, il loro futuro appare sempre più tetro. Più di 1.600 scuole sono state distrutte, e fame e debiti spingono molte bambine – anche sotto i 10 anni – verso i matrimoni precoci: nel Governatorato di Amran nel nord del Paese, [...], tante famiglie stremate, rimaste senza cibo e senza una casa, arrivano al punto di dare in matrimonio figlie anche piccolissime, in un caso anche di tre anni, per poter comprare cibo e salvare il resto della famiglia» (<https://www.oxfamitalia.org>).



Figura 1. I relatori presenti all’evento. Da sinistra: Domenico De Masi, Esma Cakir, Duilio Giammaria, Núria Caldach-Benages. Fonte: Vatican Media.

[org/tag/caresia/](https://www.vaticanmedia.org/tag/caresia/)). È un fatto calzante di infanzia negata e di decisioni prese al limite delle forze, che a causa di un tragico evento vanno ancor più duramente a colpire soprattutto le bambine, privandole di ogni diritto e autonomia e relegandole a merce di scambio per la sopravvivenza.

Si giunge, così, alla «globalizzazione dell’indifferenza: un’assenza di sentimenti, un disinteresse che fa girare la testa dall’altra parte, che fa chiudere porte e porti di sbarco, che toglie la capacità di piangere e di commuoversi per le sofferenze di tanti bambini, donne e uomini», come si legge nel capitolo *Indifferenza e scarto: emergenze della globalizzazione* del volume di Gino De Vecchis (p. 43).

Scuotere nel profondo con una lettura alta che riesca a far emergere impulsi repressi dalla superficialità di giudizio affrettato: è uno degli obiettivi che il volume può porsi ed è quanto affiorato dall’incontro di riflessione organizzato. Non sempre si può voltare la testa e non pensare, rimanendo del tutto indifferenti, o pensare sì, ma in modo rapido e distaccato, oppure calarsi in un problema ma lasciandosi andare a giudizi stereotipati. A volte occorre fermarsi e responsabilmente farsi voce di criticità diffuse che tutti i giorni colpiscono, feriscono e uccidono troppe persone.

D’altronde: “I tanti scontri che nascono un po’ dovunque – per interessi e denaro, per le risorse naturali, per il potere – pur se appaiono circoscritti a singoli luoghi o popoli, compongono già ora per papa Francesco una vera guerra: la Terza guerra mondiale. Si tratta di uno stato di belligeranza del tutto particolare, che nelle sue combinazioni si presenta con alcuni nuovi segni rispetto al passato, sebbene identici siano i costituenti essenziali, quali violenza, distruzione, morte... Si tratta –

sempre secondo il ragionamento di papa Bergoglio – di una guerra a pezzi o a rate. Una guerra che estremizza le geografie disuguali; una guerra che raggiunge un livello di crudeltà spaventoso e che miete vittime civili inermi, comprese donne e bambini; una guerra che fa largo uso della tortura, divenuta un mezzo quasi ordinario nei conflitti, che uccide indistintamente e che colpisce il bambino con la mamma” (capitolo *La guerra “a pezzi”*, p. 89).

Pensare come esorta il volume nel suo capitolo conclusivo (*Per una “cultura dell’incontro”*) – lavorando in modo serio e condiviso, per trovare adeguate soluzioni e prospettive – non può che portare benefici collettivi e sposare un messaggio che pone al centro la pace e una veduta di rispettosi scambi: “La cultura e la civiltà dell’incontro costituiscono la base sulla quale avviare i processi dell’inclusione e di quell’integrazione che non è né assimilazione né incorporazione, ma – come ha ricordato Francesco il 21 febbraio 2017 nel suo [...] Discorso ai partecipanti al Forum internazionale Migrazioni e Pace – un andamento bidirezionale, fondato sul mutuo riconoscimento della ricchezza culturale dell’altro” (p. 133).

Cristiano Pesaresi

I Quaderni di Geografia Umana per la Sicilia e la Calabria di Lucio Gambi e i nostri Nuovi Quaderni (1990-91). La geografia come luogo dell'accadere: lo stretto di Messina come la più meridionale conurbazione italiana

La lettura storica (la lunga durata di questa storia) pur riferendosi alle intuizioni progettuali di Gambi, come sono state illustrate nella giornata di studi dei Lincei, a lui dedicata nell'aprile del 2017, e poi dai suoi “Quaderni di Geografia Umana per la Sicilia e la Calabria” degli anni 50 ci dirà della valenza dei luoghi, che motiverà la sua intuizione progettuale per un futuro possibile proprio perché dettato dalle ragioni di questo spazio: lo stretto.

Il futuro di cui parleremo è quello che ci farà intravedere la formazione di una grande regione urbana, quella dello Stretto, così come descritta anche con i “Nuovi Quaderni di Geografia Umana” che saranno da noi diretti negli anni 90. In quei Quaderni con un nostro allievo, Vito Cicirelli, parleremo di crescita, attraversamento dello Stretto, integrazione funzionale (n. 3, 1990). E ancora riandremo ad un'analisi del rapporto Censis del '90 dove parleremo di ambientalismo, dell'i-

nizio di una nuova fase, di una dimensione adulta, di una riproposizione di nodi strutturali che avremo dovuto risolvere correttamente in coerenza con uno sviluppo sostenibile. (1990, p. 82). E andremo anche al Samperi, che ci dirà con la sua iconologia, del collegio *primum ac prototimum* che Ignazio di Loyola volle a Messina, aprendosi una strada per le nuove Indie. (Samperi, Intil-la 1990 e Nuovi Quaderni 1990, p. 82).

Una unità, quella tra Messina e Reggio, che si “è ricomposta in modo più forte di prima e molto rapidamente”... “la validità di questa conurbazione è evidente e sicura, ma le sue basi non risiedono in un particolare slancio industriale della regione – come è stato da cinquant'anni in qua nelle altre conurbazioni italiane – e invece consistono nella funzione di giunzione tra la penisola italiana e la Sicilia che la regione dello Stretto esercita...per la maggiore permeabilità sociale tra il Nord e il Mezzogiorno d'Italia”. La riflessione di Gambi va al di là della “singolare funzione di giuntura” e traccia un quadro di interrelazioni forti che sostanziano la regione. Come se oltre una decina di anni prima anticipasse il progetto Ottanta e gli studi per le pianificazioni di Reggio, Villa San Giovanni e Messina e anche le analisi territoriali dei più significativi studi per l'attraversamento stabile dello Stretto (Campione 1988a; 1988b).

Quella che qui si vuole ricordare è una generale fiducia che da lui scaturiva tra discorso e percezione del mondo (tra *logos* e *nomos*), una relazione semanticamente affidabile (semplificando: un'intima coerenza). Per questo Gambi resta un maestro, il maestro non solo di geografi o di geografi-storici, ma il maestro di una intera generazione di intellettuali e di cittadini pensosi.

Qui è la storia della città ricostruita, della città ancora da costruire, della città incompiuta, che è poi la storia dei nostri anni nella loro proiezione spaziale, nei sistemi di relazione più ereditati che costruiti, nell'incapacità della rigida maglia ortogonale di reggere i flussi e il movimento, nell'impossibilità di ricompattare in un *unicum* urbano, di una qualche qualità, nuove ed antiche marginalità sempre più disgregate: la storia della società messinese con i valori civici che ha saputo esprimere. Allora ecco Messina, come idealtipo della condizione civile, della politica (La Torre 2000). Non deve perciò sorprendere che non si siano attivate “funzioni capaci di propiziare la modernizzazione”, ripeteva Lucio Gambi (Campione 2007). Reggio Calabria non sarà forse vista come “la controfaccia povera dello Stretto”?

In fondo ha importanza distinguere se la nostra vita dipende dall'agire come se non ci si credesse o si agisse (il malfare?) magari per “auto inganno interno”.

Era anche questo che ci insegnava Gambi. Il suo scopo, come quello del viaggio di Humboldt illustrato

nella “guida” di Farinelli scritta per Quodlibet (Farinelli 2014), ancora adesso “corrisponde non soltanto a un piano scientifico nel senso che siamo abituati ad attribuire alla scienza, bensì a un vero e proprio progetto d’ingegneria culturale politicamente orientato, di cui il discorso scientifico è soltanto il veicolo”. Farinelli aggiunge, riferendosi “all’invisibile paese che si stende tra il mondo di ieri e quello di oggi” che si tratta sempre del paese dei modelli “con i quali tentiamo di addomesticare la realtà, al cui interno dai tempi di Humboldt quasi nulla è cambiato” (Farinelli, 2014). Farinelli ci ricorda che Humboldt voleva strappare il soggetto, il cui ambito era l’esperienza estetica, da un atteggiamento contemplativo, per dotarlo invece di un sapere in grado di garantire la conoscenza e la manipolazione del pianeta, in modo che il concetto di paesaggio definitivamente si mutasse per la prima volta da concetto estetico in concetto scientifico. E senza determinismi si definissero condizioni per tempi di armonia.

Per Messina ancora “il punto rimane di regola sul mare, base di ogni fortuna”, scriverà Lucio Gambi (Campione 2007), ripensando anche alla “falce che descrive lo splendido porto”. Già, perché se il tema dell’agibilità del porto e della sua centralità motiverà l’interpretazione prevalente, quella della bellezza della città-palcoscenico sullo Stretto non sarà di minor spessore. Palcoscenico ed anfiteatro insieme, la definirà Alberto Samonà (Cardullo 2006), nelle sue lezioni ad Architettura di Reggio, negli scorsi anni settanta, mutuando il senso de *Il teatro e il suo doppio* come dice Artaud (2000). Messina, come anfiteatro che vede un palcoscenico con lo Stretto, la falce, la “singolare falcatura” (Ioli Gigante 1976) in primo piano, e poi mare, case e altre case, e il mito prorompente e roccioso di Scilla, e l’inizio dell’Appennino, come fondale, e davanti, di notte, luci continue a disegnare una lunga conurbazione. E ritorna il paesaggio sognato da Antonello nella crocifissione, già di Sibiu, che, nello Stretto a nord-est, riesce a immaginare persino le Eolie (Campione 2017). Poi il suo doppio: dal mare platea un paesaggio lineare di città e di borghi sdraiati sul gioco articolato delle colline, in un verde diffuso che, da lontano, attenua continue recenti ferite dilaceranti, e, come miracoloso fondale, l’apparire innervato dell’Etna, che sembra sorgere da un mare “fatto e disfatto ad ogni colpo di remo, dentro dove il mare è più mare” come in *Horcynus Orca* (D’Arrigo 1975). La ricchezza iconografica di questi spettacoli che si alternano, dove si cambiano i ruoli pur nell’essere unico insieme, rispecchia quella poetica dei paesaggi, propria di viaggiatori affascinati dalla magnificenza di natura che sconfina nel mito, con un’esperienza del bello che si snoda in narrazioni figurative che disegnano il sublime (Mercadante in Campione 2017).

È possibile allora che identificarsi con un paesaggio, con le immagini costruite dal luogo, con una morfologia che nasce con l’uomo che vive, per via di storia sedimentata, determini l’avventura di una geografia che, occupandosi di territorio, reintroduca l’analisi degli uomini, in un condiviso, comunque contiguo, interattivo certo, rapporto tra forme e vita (Cotroneo 2017). I luoghi non sono memoria e configurazione? E poi neanche il mare è uguale ma inquieta, rasserena, invita, ispira.

La fruizione dei luoghi, i modi della fruizione non sottraggono sempre qualcosa all’ indefinito? E in questo determinare la possibilità, con le relative grammatiche, del saper fruire, non c’è tutto il tema delle culture, dei generi di vita ereditati, prodotti, continuamente declinati? In un andirivieni di scambi tra il percepire anche segmenti di figurazione, il ricomporli nella loro “vicina lontananza” (Aricò 1999) e nei singoli processi mentali. Anche mitopoiesi che si dissolve. O, come per la donna, degli “astratti furori” delle *Conversazioni* di Vittorini, con il suo *vedere, guardare...e poi dire Messina... sarà come un lamento* (Vittorini 1941)?

L’abbarbicarsi ai luoghi, scrivevo nel *Progetto urbano* (Campione 1988a), che, senza rappresentazioni mentali coerenti, senza che sul mito della caduta potesse germogliare il mito dell’eterno ritorno, non si sarebbe prodotta una malleabilità di nuovi schemi: le rotture, da sole, non determineranno epifanie di nuovi processi, che, quando talvolta sembreranno apparire, non riusciranno comunque da sole ad assumere il senso di nuovi elementi ordinatori. Come leggiamo in Lea Vergine (Campione 2017), la città che vivremo raccoglie soltanto “messaggi ermetici” con il loro “linguaggio latente di cose mute”. Riconoscendo, ed è il “fascino dell’esperienza universale”, le “orme dei predecessori” si va avanti “eccitati”, anche, facendo tutt’uno della buona e della cattiva sorte, recita Conrad (Campione 2017), “la pittoresca sorte comune che serba tante possibilità per chi ha qualità o, forse, fortuna”. Si va avanti e anche il tempo va avanti. “Finché si scorge innanzi a noi una linea d’ombra”. Quella che interrompe i momenti, quali momenti? Quelli che vivono oltre il presente e non hanno bisogno di introspezione. Momenti “di noia, ecco, di stanchezza, di insoddisfazione. Momenti sconsiderati”, anche.

Ma il luogo Messina, dice Caterina Resta (2012) “incapace di ritrovare quel *nomos*, che l’ha resa grande”, chissà, forse non è più un luogo.

Non dobbiamo comunque stupirci, ci ricorda Dematteis (1995), se la conoscenza geografica si lega alla cultura e alle pratiche sociali, seleziona, rappresenta. La “geografia opera come descrizione analogico-metaforica della realtà. La nostra indagine, i nostri studi, le nostre sintesi critiche mirano “a schizzare la storia di ogni

conquista ambientale”, dice Gambi (Campione 2017), e anche delle non conquiste aggiungiamo noi perché l’indagine sui rapporti tra ambiente e uomo ci porta ad “esprimere dei giudizi (...) che sono giudizi (...) di condizione, di operosità umana. Vale a dire intorno a fenomeni squisitamente storici”. Questa è “la geografia come storia della conquista conoscitiva e della elaborazione regionale della Terra, in funzione di come è venuta ad organizzarsi la società”. La geografia – ci ricordava Fari-nelli, in un confronto con Eco del 2002 nell’aula magna del Santa Lucia a Bologna (La Repubblica 2002) – non è solo descrizione, ma incorpora la storia della conoscenza: “è il sapere arcaico per eccellenza, cioè detentore dei modelli originari da cui tutta l’intera cultura occidentale deriva. Può essere immaginabile una conoscenza che non sia geografica?” Umberto Eco assentì citando anche Gambi delle lezioni messinesi, e aggiunse che appunto “la geografia non doveva limitarsi a disegnare la terra, ma essenzialmente essere scienza del territorio e dell’ambiente che si innerva sull’antropologia culturale”. Ripensare in questi termini la “storia della conquista conoscitiva e della elaborazione regionale della Terra, in funzione di come è venuta ad organizzarsi la società” è un approdare ad una regionalità riconoscibile, quindi riconosciuta, quella della antica metropolitaneità dello Stretto nell’insieme delle sue conurbazioni. Gambi (1960), citato da Eco per primo, aveva declinato il senso dell’aggrupparsi di realtà locali intorno ad un polo regionale, fino ad una vera fusione, conurbazione “che diventa simile ad un grappolo – o ad una minuscola nebulosa – con un grande nucleo mediano e una rosa di gruppi minori che gli gravitano intorno e restano ben distinguibili solo topograficamente: però che si erano in realtà congiunti – sia pure con diverso vigore – in termini funzionali.” Nel citato numero del ‘60 dei “Quaderni”, Gambi ridisegna in modo compiuto la più meridionale delle conurbazioni del paese, quasi il compendio degli anni vissuti a Messina, un suo lascito progettuale, proprio nel momento del trasferirsi a Milano. Il dibattito tornerà a privilegiare, tra le altre ‘ragioni’, quella della funzione di cerniera del sistema dello Stretto. Si è scritto infatti che, pur riguardando l’area dello Stretto un arco di territorio relativamente più vasto, il suo ambito di maggior attuazione continua a coincidere con quella che storicamente, ormai da decenni, viene indicata come la ‘città dello Stretto’ e di una lievitazione locale di questa (o, in altri termini, del sistema dello Stretto). Il punto trainante, su cui operare il massimo dello sforzo per un moderno sviluppo, sarebbe appunto questa conurbazione o, meglio, l’insieme delle conurbazioni dello Stretto (Campione 1988). Aggiungeva Ludovico Quaroni (1968) che se c’è l’energia per reprimere c’è anche l’energia per costruire, per

innalzare, per proteggere; se c’è una cultura che sembra voler degradare l’ambiente fisico naturale ci sarà, dovrà pur esserci, anche cultura per ricostruire il paesaggio umano. Dirà poi Giuseppe Samonà (Campione 1988; Cardullo 2006) che la morfologia del territorio dove l’uomo vive, nasce con lui ed è la sua morfologia, quella che si sposa con le attività tipologiche: “Penso ad una unità morfologica e tipologica riferita a questo territorio che sarà capace di individuare i caratteri intrinseci come connotazioni, e limiti, per lo sviluppo... che unirà Sicilia e Calabria concependo unitariamente il discorso urbano di Messina, Reggio e Villa S. Giovanni”.

Ezio Raimondi (Guermandi, Tonet 2007), che fu di Gambi, “compagno di discussioni, in una entusiasmante fase di elaborazione culturale”, scriveva dell’avventura di una geografia che avrebbe, occupandosi del territorio, dovuto introdurre l’analisi degli uomini, in un condiviso rapporto tra natura e cultura, senza schematismi disciplinari, senza le ‘paratie’ di cui parlava Bloch. Invece fumisterie ‘riparazioniste’ immaginano percorsi più accentuati e più remunerativi di rinnovato mal-fare, senza “uomini”, per un non “condiviso rapporto tra natura e cultura”. Poi sarà il progetto Ottanta, quello del piano Ruffolo (Programmazione economica 1969), attentissimo al territorio, un fatto assolutamente insolito nelle vicende della pianificazione nel paese che riprenderà per intero le considerazioni di Gambi.

Da qui la regione metropolitana dello Stretto, come la definimmo anche noi, con Quaroni, Martines, Karrer, Quistelli, Samonà, e altri, a Taormina, nei primi anni ’70 (Campione 1976). Già, la regione metropolitana dello Stretto. E il nostro era come riprendere anche la Calabria studiata da Gambi (Utet 1965) dove, scrivendo che “il fulcro della conurbazione non è sulla riva aspromontana ma su quella peloritana”, descriveva un processo che durava da tempi lontani, che spezzava un antico isolamento e dava vita alla regione dello Stretto. Ma non poteva non parlarsi, come dice Augusto Placanica, in continui declini della specialità calabrese e il suo confluire nella questione meridionale (Bevilacqua, Placanica 1985, 622).

“Una regione di 18 chilometri di costa nel messinese e di una quindicina nel reggino che si snodano lungo un fiume”, aveva già detto Gambi nel citato Quaderno del ‘60 “che si distingue [...] da ogni altra conurbazione italiana [...] per la sua posizione a cavalcione del confine tra due regioni politiche e fiscali diverse [...] e che sono maturate intorno a sé, fra la cuspide nord-orientale della Sicilia e l’estremità meridionale della Calabria, una regione umana già ben distinguibile per caratteristiche sociali dal resto della Sicilia e dal tradizionale Bruzio”.

Per dire questo non potevamo non andare anche alla analisi gambiana che si riferisce a una *regionalità*,

che fin dalla fase costituente era stata quasi dappertutto sostanzialmente estranea alla *regionalizzazione* -diciamo istituzionale- intesa come operazione di cui lo stato si è servito per dare organicità e uniformità istituzionale ai complessi umani – territorialmente definiti nella origine storica (nei “valori storici dei quadri ambientali” che lo formano (Gambi 1972). Ad animare la sua lettura sulla regione dello Stretto premeva anche la lezione di Armand Frémont (1976) sullo “spazio vissuto”, sullo spazio inteso come campo della riproduzione della vita associata, ambito dei rapporti umani e da quest’ultimi prodotto: uno spazio non più concepito come semplice, preesistente contenitore dell’espressione civile ma al contrario sua matrice e allo stesso tempo effetto, già lo spazio che qualche anno più tardi David Harvey (2015) a proposito della città e della giustizia sociale chiamerà “relazionale”. Dove nell’idea di relazione va compresa l’interazione a parte intera tra quel che è materiale (i lineamenti della “faccia della Terra” come avrebbero detto i geografi critici tedeschi del primo Ottocento a Gambi così cari) e quel che è immateriale, vale a dire la complessiva capacità di manipolazione simbolica degli “uomini-abitanti”, secondo la felice espressione di un altro grande geografo francese di qualche anno più anziano del Frémont, Maurice Le Lannou (1977).

La cultura insomma per Gambi è esito di una complessa serie di processi storici, sedimentati in uno stile, in una maniera di fare, di rapportarsi non soltanto agli altri ma allo stesso tempo ai luoghi, all’interno del processo di produzione dei valori locali, cioè dell’umanizzazione di quello specifico brano terrestre, dunque nel vivo della sua trasformazione in territorio².

Il futuro invece sarà, come sovente accade, acriticamente svincolato dalla storia, e dai suoi valori territoriali, affidato invece all’uso patrimoniale dello Stretto, senza ricadute produttive pubbliche, ma solo ‘particolari’, determinerà la rottura dei “canali di mediazione che fondano la comunicazione”, minando i linguaggi, devastando le sintassi che facevano tenere insieme le parole e le cose, dove la vita nella polis sarà inconsapevole accettazione, quasi mai generale iniziativa, ricerca di solo ambiguo agire.

² Quei processi storici, i valori locali, l’umanizzazione di quello specifico brano terrestre, disegnati da Gambi, si tradurranno anche nei piani Quaroni (Reggio C.), Samonà (Villa s. Giovanni, poi Scilla e concorso di idee per il Piano di Messina); poi ancora nelle loro esplicazioni territoriali che accompagnarono i progetti del concorso di idee per il ponte, o comunque l’attraversamento dello Stretto; e nel progetto ‘80 di Ruffolo. Negli stessi anni motiveranno le aree per lo sviluppo economico e in quelle del “vivere insieme” (Fremont), curate per lo Stretto da Guglielmo Tagliacarne per l’Unioncamere, poi dalla Somea. Altri riferimenti sono: sullo “strait system” (Campione 1998b), e sui “distretti” (Campione 2005).

E ci cadrà addosso, soprattutto cadrà addosso a una storia che aveva ridefinito lo spazio, la rivolta di Reggio Calabria (quasi vandeana) quando, nei primi anni 70, apprese che non sarebbe stata capoluogo di Regione (Lombardi Satriani, 1979; Bevilacqua, Placanica 1985; Cingari 1982 e 1988; Vovelle 1992; Ambrosi 2010; Dickie 2013).

Saranno nuovi blocchi, antiche contese, sapere, chiesa, poteri alternativi, periferie paradossalmente funzionali, cioè insiemi aspaziali, quasi non luoghi, che riverteranno sostanziale tensione torturante su cittadini, dal destino inquieto, liberi dalla verità, e dalla moralità che definisce l’uomo. E dello Stretto non si esalteranno paesaggi millenari, non si accentueranno significati e funzionalità di coesioni ed insiemi; se ne utilizzerà iconoclasticamente solo il ruolo di mera servitù di passaggio in un ambiguo assoggettamento per la conservazione del sé residuo.

Giuseppe Campione

Riferimenti bibliografici

- Ambrosi, L. (2010). Regionalizzazione e localismo. La rivolta di Reggio Calabria. *Storicamente*, 6, DOI: 10.1473/stor79
- Aricò, N. (1999). *Illimitate Peloro*. Messina, Mesogea.
- Aricò, N. (2009). Ragionamento sulla città tradita. In Campione, G., *Messina 1908 e dintorni*, Milano, Silvana Editoriale.
- Artaud, A. (2000). *Il teatro e il suo doppio*, Torino, Einaudi.
- Baudelaire, Ch. (2000). *Le Fleurs du mal*, LXXXIX, *Il Cigno*, Milano, Feltrinelli.
- Braudel, F. (2002). *Il Mediterraneo*. Milano, Bompiani.
- Bevilacqua, P., Placanica, A. (a cura di) (1985). *La Calabria*, Torino, Einaudi (“Le regioni dall’unità ad oggi”, Storia d’Italia”).
- Campione, G. (1976). I trasporti e gli effetti indotti nell’area metropolitana dello Stretto. *La Loggia dei Mercanti*, 5 (9-10).
- Campione, G. (1988a). *Il progetto urbano di Messina*. Reggio Calabria-Roma, Gangemi editore. Campione, G. (1988b). *Il dominio territoriale delle funzioni*, Giuffrè. Roma.
- Campione, G. (1998). *Multinodal role over the strait system*. In *Italy’s sea*, regional conference, IGU, Lisbon.
- Campione, G. (2005). La mosaïque italienne: géopolitique de l’intérieur. In *Narrazione di geografia politica. Prati-*

- che comunicative e produzione di senso*. Soveria Mannelli, Rubbettino.
- Campione, G. (2007). Lucio Gambi a Messina. In *Archivio Istituto per i beni artistici culturali e naturali Emilia Romagna*.
- Campione, G. (2009). *Messina 1908 e dintorni*. Milano, Silvana Editoriale.
- Campione, G. (2017). *Messina... "qui comincia la Sicilia"*. Roma, Studium.
- Calvino, I. (1972). *Le città invisibili*. Torino, Einaudi.
- Cardullo, F. (2006). *Giuseppe e Alberto Samonà e la Metropoli dello Stretto*. Roma, Officina Edizioni.
- Cingari, G. (1982). *Storia della Calabria dall'unità ad oggi*. Roma-Bari, Laterza.
- Cingari, G. (1988). *Reggio Calabria, Storia delle città Italiane*. Roma-Bari, Laterza.
- Cotroneo, G. (2017). La geografia come spazio dell'accadere. Postfazione a Campione, G. (2017). *Messina... "qui comincia la Sicilia"*. Roma, Studium.
- D'Arrigo, S. (1975). *Horcynus Orca*. Milano, Mondadori.
- Dematteis, G. (1985). *Le metafore della Terra*. Milano, Feltrinelli.
- Dickie, J. (2014). *Mafia Republic*. Roma-Bari, Laterza.
- Farinelli, F. (a cura di) (2014). *Humboldt Von Alexander. Viaggio alle regioni equinoziali del Nuovo Continente*. Macerata, Quodlibet.
- Frémont, A. (1976). *La Région, espace vécu*. Paris, Flammarion.
- Gambi, L. (1960). *Quaderni di geografia umana per la Sicilia e la Calabria*, 5. Messina, Università di Messina.
- Gambi, L. (1972). *Il dominio territoriale delle funzioni*. In *Storia d'Italia*, vol. 1, Torino, Einaudi.
- Guermandi, M.P., Tonet, G. (2008). *La cognizione del paesaggio: gli scritti di Lucio Gambi*. Bologna, Bononia University Press.
- Ioli Gigante, A. (1976). *Messina*. In Gambi, L., Bollati, G. (a cura di). *Atlante. Storia d'Italia*, vol. 6, Torino, Einaudi.
- La Torre, M. (2000). *Messina come metafora e luogo idealtipico della politica*. Soveria Mannelli, Rubbettino.
- Le Lannou, M. (1977). *Europe terre promise*. Paris, Le Seuil.
- Lombardi Satriani, L.M. (1979). *Rivolta e strumentalizzazione. Il caso di Reggio Calabria*. Milano, FrancoAngeli.
- López, I. (2015). David Harvey: la conquista del espacio. *La Haine*, <https://www.lahaine.org/mundo.php/david-harvey-la-conquista-del>
- Mercadante, F. (2017). L'anfiteatro marittimo e le sirene metropolitane dell'appaesamento. In Campione, G. *Messina... "qui comincia la Sicilia"*. Roma, Studium.
- Resta, C. (2012). *Geofilosofia del Mediterraneo*. Messina, Mesogea.
- Ruffolo, G. (a cura di) (1969). *Documento programmatico preliminare: le proiezioni territoriali del Progetto 80*. Roma, Ministero della Programmazione Economica, Sansoni, Firenze.
- Samonà, G. (1961). Progetto vincente PRG di Messina (motto Biporto). In Campione, G. (1988a). *Il progetto urbano di Messina*. Reggio Calabria-Roma, Gangemi editore.
- SOMEA (1973). *Atlante economico commerciale delle Regioni d'Italia*. Roma, Istituto Enciclopedia Treccani.
- Tagliacarne, G. (1963). *Carta commerciale italiana, Aree del vivere insieme*, UICC. Milano, Giuffrè poi Mondadori.
- Torresin, B. (2002). Farinelli e Eco in "Mappe vere e storie fantastiche". *La Repubblica*, 31 maggio.
- Vittorini, E. (1941). *Conversazioni in Sicilia*. Milano, Bompiani.
- Vovelle, M. (1992). *La découverte de la politique. Geopolitique de la Révolution Française*. Paris, La Découverte.

Società Geografica Italiana

La *Società Geografica Italiana* viene fondata a Firenze il 12 maggio 1867 con l'obiettivo di promuovere la cultura e le conoscenze geografiche. Eretta in Ente Morale con R.D. del 21 marzo 1869, si trasferisce a Roma nel 1872, dove ha tuttora sede in un edificio cinquecentesco, recentemente restaurato – il Palazzetto Mattei – all'interno della Villa Celimontana.

Attualmente l'attività della Società è prevalentemente concentrata sulla promozione della ricerca scientifica e sulle attività di divulgazione, che vengono realizzate mediante programmi di studi e ricerche sul territorio e l'ambiente, una vivace attività editoriale, l'organizzazione di convegni e viaggi di studio e attraverso la stretta collaborazione con le associazioni ed istituzioni aventi interessi affini e con altre società geografiche, italiane e straniere.

PRESIDENTE

Claudio CERRETI

VICEPRESIDENTI

Margherita AZZARI

Elena DELL'AGNESE

CONSIGLIERI

Raffaella AFFERNI

Valentina E. ALBANESE

Tiziana BANINI

Roberto BIANCHINI

Filippo CELATA

Vittorio COLIZZI

Marina FUSCHI

Marco MAGGIOLI

Maria Luisa RONCONI

Luca RUGGIERO

Giovanni SISTU

Stefano SORIANI

REVISORI DEI CONTI EFFETTIVI

Fabrizio FERRARI

Orazio LA GRECA

Gianfederico PIETRANTONI

REVISORI DEI CONTI SUPPLEMENTI

Rosario DE IULIO

Giulia ODDI

SEGRETARIO GENERALE

Rossella BELLUSO

Via della Navicella, 12 (Villa Celimontana) – 00184 ROMA

tel. 067008279 – fax 0677079518

e-mail: segreteria@societageografica.it – sito web: www.societageografica.it

conto corrente postale 33087008

Bollettino della Società Geografica Italiana

Dicembre 2019

Serie 14, Vol. 2 - n. 2

Flavio LUCCHESI, Alice Giulia DAL BORGO , L’Australia nelle sue relazioni politiche ed economiche con la Cina: luci e ombre di un rapporto lungo, alterno e complesso	3
Francesco DINI , Da Genova a Detroit a Pechino. Geografie economiche della globalizzazione	17
Marco MAZZARINO, Silvia BATTINO , Lo sviluppo di servizi di trasporto innovativi a supporto della mobilità dei crocieristici: una valutazione di fattibilità strategica per il porto di Ragusa (Dubrovnik)	29
Marcello TADINI , Il trasporto aereo delle merci: recenti evoluzioni, scenari geografici e ruolo di Malpensa	49
Michela LAZZERONI, Monica MEINI , Dinamiche migratorie e capitale sociale territoriale: aspetti teorici e metodologici	65
Paolo MACCHIA , Globalizzazione e aspetti culturali: l’esempio del tatuaggio	87
Gianluca CASAGRANDE , Il sito storico di Virgohamna (Svalbard) e le spedizioni artiche di Andrée e Wellman. Considerazioni a seguito di una ricognizione speditiva con droni	99
Luigi MUNDULA, Luisa SPAGNOLI , Terre mutate: un cammino tra resilienza e <i>slow tourism</i>	117
RECENSIONI	131
NOTIZIARIO	153