

RIVISTA GEOGRAFICA

ITALIANA

RGI

PUBBLICATA DALLA SOCIETÀ
DI STUDI GEOGRAFICI

CXXVIII – Fasc. 4 – dicembre 2021

FrancoAngeli

OPEN  ACCESS

RIVISTA GEOGRAFICA

ITALIANA

RGI

PUBBLICATA DALLA SOCIETÀ
DI STUDI GEOGRAFICI

CXXVIII – Fasc. 4 – dicembre 2021

FrancoAngeli

Rivista geografica italiana

Trimestrale pubblicato dalla Società di Studi Geografici
sotto gli auspici del Consiglio Nazionale delle Ricerche.

Società di Studi Geografici

fondata nel 1896

Via S. Gallo 10 – 50129 Firenze

Consiglio direttivo per il triennio 2019-2021: Egidio Dansero (presidente), Fabio Amato, Cristina Capineri (segretaria), Domenico de Vincenzo, Francesco Dini, Michela Lazzeroni, Mirella Loda (vicepresidente, bibliotecaria), Monica Meini, Andrea Pase, Filippo Randelli (tesoriere), Bruno Vecchio. Il Consiglio esercita funzioni di orientamento nei riguardi dell'indirizzo generale della Rivista geografica italiana.

Revisori dei conti: Anna Guarducci, Matteo Puttilli.

Segreteria: via S. Gallo 10, 50129 Firenze, tel. 055 2757956, email: info@societastudigeografici.it, www.societastudigeografici.it.

Quota di associazione per il 2021, euro 50,00; per Enti, Società, nomi collettivi, euro 70,00; con diritto a ricevere la Rivista cartacea euro 90,00; Enti, Società, nomi collettivi euro 115,00. I Soci debbono versare le quote esclusivamente alla Società, servendosi del c.c.p. 17964503 intestato alla Società stessa, oppure di c/c bancario: Cassa di Risparmio di Firenze, Sede, Via M. Bufalini 4, 50122 Firenze; IBAN: IT07U0306902887100000003634; SWIFT: BCITITMM.

Rivista geografica italiana

Direzione e redazione: Dipartimento di Storia, Archeologia, Geografia, Arte e Spettacolo (SAGAS). Università degli Studi di Firenze, via S. Gallo 10 – 50129 Firenze – Tel. 055 2757956, redazione@rivistageograficaitaliana.it.

Redazione: Bruno Vecchio (direttore responsabile), Silvia Aru (condirettore), Sara Bonati, Filippo Celata (condirettore), Francesco Dini, Anna Guarducci, Matteo Puttilli (condirettore), Chiara Rabbiosi (condirettore, coordinatore recensioni), Leonardo Rombai, Patrizia Romei.

Comitato scientifico: John A. Agnew (UCLA College, Los Angeles, CA), Horacio Capel Saez (Univ. de Barcelona), Alberto Carton (Univ. di Padova), Gisella Cortesi (Univ. di Pisa), Giuseppe Dematteis (Politecnico di Torino), Pierpaolo Faggi (Univ. di Padova), Franco Farinelli (Univ. di Bologna), Paolo Roberto Federici (Univ. di Pisa), Maria Dolors Garcia Ramon (Univ. Autònoma de Barcelona), Vincenzo Guarrasi (Univ. di Palermo), Russell King (Univ. of Sussex, Brighton), Piergiorgio Landini (Univ. "Gabriele D'Annunzio", Chieti-Pescara), Elio Manzi (Univ. L'Orientale, Napoli), Claudio Minca (Univ. di Bologna), Rolf Monheim (Univ. Bayreuth), Denise Pumain (Univ. Paris 1, Panthéon-Sorbonne), Claude Raffestin (Univ. de Genève), Andrés Rodrigues-Pose (London School of Economics), Vittorio Ruggiero (Univ. di Catania), Paola Sereno (Univ. di Torino), Claudio Smiraglia (Univ. di Milano), Ola Söderström (Univ. de Neuchâtel), David E. Sugden (Univ. of Edinburgh), Maria Tinacci Mossello (Univ. di Firenze).

Gli articoli inviati vengono sottoposti alla valutazione anonima di almeno due referee (double blind peer review process), scelti sulla base di competenze specifiche.

La rivista è in fascia A per l'Anvur nel settore disciplinare B1 – Geografia, area 11.

Rivista geografica italiana è indicizzata in: Catalogo italiano dei periodici/Acnp, Cnrs, Ebsco Discovery Service, Elsevier/Scopus, Essper, Google Scholar, JournalSeek, ProQuest Summon, Torrossa – Casalini Full Text Platform.

RIVISTA GEOGRAFICA ITALIANA

Articoli

Antonello Romano

Pandemia e (im)mobilità: gli effetti spaziali del lockdown attraverso i Big Data delle piattaforme digitali – Pandemic and (im)mobility: the spatial effects of the lockdown through digital platform's Big Data pag. 5

Chiara Giubilaro

Il diritto ad aspirare nelle geografie dei bambini. Una ricerca-azione partecipativa nel quartiere CEP di Palermo – The right to aspire in children's geographies. A participatory action research in Palermo » 23

Michela Lazzeroni, Massimiliano Grava

Dalle fabbriche ai nuovi spazi dell'innovazione: transizioni socio-economiche e mutamenti dei paesaggi della produzione – From factories to new spaces of innovation: socio-economic transitions and changes in production landscapes » 45

Maria Antonietta Clerici

Crisi economica e natalità delle imprese in Italia (2008-2019): quale ruolo per le regioni metropolitane? – Economic crisis and firm birth rates in Italy (2008-2019): what role for metropolitan regions? » 73

Marcello Tadini

Intermodalità ferroviaria e assetto territoriale dei porti gateway: il caso di La Spezia – Railway intermodality and territorial pattern of gateway ports: the case of La Spezia port » 104

Opinioni e dibattiti

Laura Cassi

Eraldo Leardi, Presidente della Società di Studi geografici (1983-1992) pag. 137

Un forum su Giuseppe Dematteis e Geografia come immaginazione. Tra piacere della scoperta e ricerca di futuri possibili (2021)

Redazione

Premessa » 143

Filippo Celata

Dopo Geografia democratica: considerazioni eretiche sulle geografie critiche laterali di Giuseppe Dematteis » 144

Paolo Giaccaria

Il geografo come sacerdote di Giano » 150

Cristiano Giorda

Giuseppe Dematteis e l'educazione geografica » 157

Chiara Giubilaro

Un'altra geografia è possibile. Annotazioni sparse a partire da Geografia come immaginazione di Giuseppe Dematteis » 161

Vincenzo Guarrasi

La geografia poetica di Beppe Dematteis » 166

Michele Lancione

Il corpo e l'uso politico della metafora geografica » 172

Sara Luchetta

La letteratura come ponte: una lettura di Geografia come immaginazione di Giuseppe Dematteis » 180

Andrea Pase

Una favola di disciplina » 186

Antonello Romano*

*Pandemia e (im)mobilità: gli effetti spaziali del lockdown
attraverso i Big Data delle piattaforme digitali*

Parole chiave: piattaforme digitali, Big Data, COVID-19, lockdown, capitalismo della sorveglianza

In assenza di vaccini e in una situazione di emergenza generata dalla rapida diffusione della pandemia, la strategia adottata per contrastare la diffusione del COVID-19 è stata quella del distanziamento sociale e del lockdown che hanno fortemente influenzato la mobilità degli individui. In tale contesto il presente studio si pone l'obiettivo di misurare gli effetti spaziali dei provvedimenti restrittivi alla mobilità individuale in due momenti – durante e nel post-lockdown italiano – e per funzioni (residenza, luoghi di lavoro, svago, trasporti) e a scale differenti. A tal fine, il contributo analizza i dati resi ineditamente disponibili dalle piattaforme digitali Google e Facebook attraverso i programmi *Google Mobility Report* e *Facebook Data for Good*. I risultati da un lato mostrano le aree attrattive e repulsive di popolazione insistenti in (*near*) *real-time* per macro e micro area, dall'altro permettono di effettuare una riflessione sul ruolo dei 'dati delle piattaforme' in uno scenario di crescente infrastrutturazione delle piattaforme digitali nella società.

Pandemic and (Im)mobility: the spatial effects of the lockdown through digital platform's Big Data

Keywords: digital platforms, Big Data, COVID-19, lockdown, surveillance capitalism

In the absence of vaccines and due to an emergency generated by the rapid spread of the pandemic, the strategy adopted to counter the diffusion of COVID-19 was social distancing and lockdown measures which strongly influenced the mobility of individuals. In this context, the study aims to measure the spatial effects of these measures on mobility in two moments – during and after the Italian lockdown – and for different functions

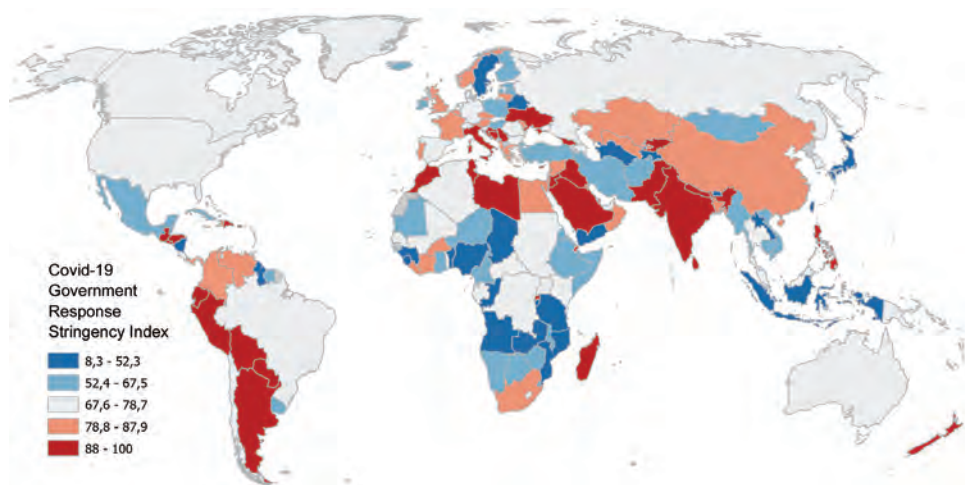
* Università di Siena, Dipartimento di Scienze Sociali, Politiche e Cognitive, Via Mattioli 10, Siena, antonello.romano@unisi.it.

Saggio proposto alla redazione il 29 maggio 2021, accettato il 27 agosto 2021.

(residence, workplaces, leisure, public transport). To this end, the contribution analyzes the spatial data made available by the digital platforms Google and Facebook through the *Google Mobility Report* and Facebook *Data for Good* programs. On the one hand, results show in (near) real-time the attractive and repulsive areas for insistent population, on the other hand, offer a critical reflection on the role of 'platform data' in a context of the growing diffusion of digital platforms in our society.

1. PANDEMIA, LOCKDOWN E (IM)MOBILITÀ. – La pandemia da COVID-19 ha influenzato e influenza fortemente la mobilità degli individui. La trasmissione del contagio avviene infatti in funzione della prossimità ma anche lungo specifiche direttrici che corrispondono ai flussi di mobilità. In termini di misure di contenimento, in mancanza di vaccini o di altri rimedi specifici, la strategia per gestire l'emergenza è stata quella del distanziamento sociale e del blocco della mobilità attraverso il 'lockdown' che si sostanzia nel confinamento, nella chiusura degli spazi pubblici e nel divieto degli spostamenti non necessari. I provvedimenti di lockdown sono stati adottati in momenti e con intensità differenti nei vari Paesi, ed in linea con l'andamento epidemico nei vari contesti. Ad esempio, l'Italia è stato uno dei primi paesi ad adottare tale misura a partire dal mese di marzo 2020 (DPCM 9 marzo 2020); altri paesi successivamente, soprattutto in fasi di forte crescita e diffusione del numero dei contagi, hanno adottato lo stesso tipo di provvedimento restrittivo con intensità e durata variabili. Un indicatore utile alla comparazione tra la strategia attuata dai diversi Paesi è il *COVID-19 Government Response Stringency Index* (Fig. 1) sviluppato dall'Università di Oxford, il quale, mira a monitorare e confrontare le diverse politiche adottate per contrastare la pandemia, permettendo un utile confronto tra i paesi rispetto ai provvedimenti adottati dai Governi (es. chiusura delle scuole, divieti di viaggio ecc.). Inoltre rappresenta una misura utile alla analisi di seguito proposta in quanto permette di effettuare un confronto rispetto agli impatti sulla (im)mobilità che tali misure hanno potuto generare nei diversi paesi in un preciso periodo. L'Italia ad esempio alla data dell'entrata in vigore del decreto del 25 marzo 2020 "Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19", il quale ha introdotto misure ancor più restrittive rispetto alla decisione del governo del 9 marzo 2020 riguardanti l'estensione delle misure adottate in Lombardia (focolaio iniziale della pandemia), risulta essere tra i paesi con il punteggio più elevato (Index=91,67). Come la seguente analisi intende misurare, il lockdown nazionale ha ridotto fortemente la mobilità e ha allo stesso tempo prodotto una differente mobilità, di maggiore prossimità alla residenza. In ogni caso i dati sulla mobilità sono divenuti cruciali sia per comprendere le dinamiche del contagio, sia per gestire l'emergenza. Alcune fonti utili già impiegate in altre crisi (Wesolowski *et al.*, 2014) sono ad esempio i dati 'mobile' in possesso delle compagnie telefoniche. Diversi studi

(Buckee *et al.*, 2020; Wellenius, 2020; Nouvellet *et al.*, 2020; Hao *et al.*, 2020; Huang *et al.*, 2020; Campos-Vazquez e Esquivel, 2020) hanno in tal senso mostrato l'utilità di questa tipologia di dati per la comprensione degli effetti del distanziamento sociale.



Fonte: ns. elab. su dati www.bsg.ox.ac.uk/research/research-projects/covid-19-government-response-tracker.

Fig. 1 - COVID-19 Government Response Stringency Index aggiornato alla data del 26 marzo 2020. Quantili

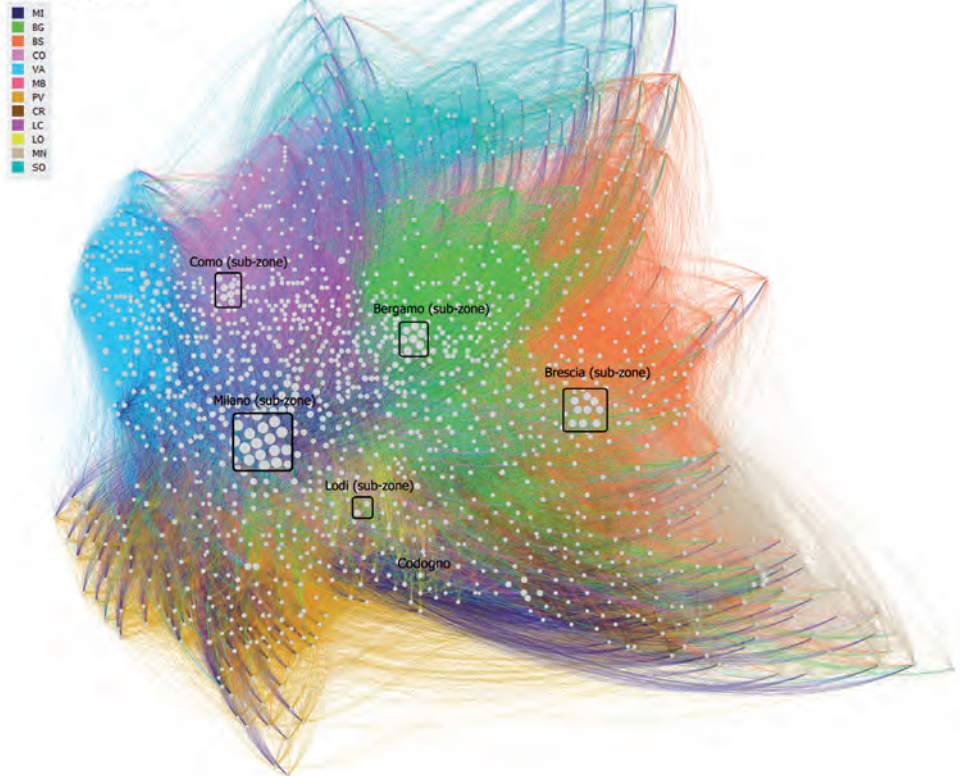
Tuttavia fotografare la mobilità è, in qualche modo, una contraddizione in termini. È difficile rappresentare il movimento senza ricadere in una sorta di trappola territoriale che riconduce la mobilità alla fissità di specifici luoghi di origine e di destinazione. Ad esempio, l'analisi dei 'dati aperti' sulla mobilità regionale pubblicati dalla Regione Lombardia (www.dati.lombardia.it/Mobilit-e-trasporti/Matrice-OD2016-Passeggeri/tezw-ewgk) (Fig. 2) permette di rappresentare gli spostamenti relativi alla totalità delle modalità di trasporto e dei motivi distinti per origine e destinazione alla scala urbana, riferiti a un definito e limitato arco temporale. Sepur emergano aspetti interessanti come le aree caratterizzate da Indici di pendolarismo elevati e dunque le relazioni e i flussi tra comuni e province differenti, non è sempre possibile approfondire in *real-time*, per questioni di privacy, tempestività, nonché relative all'infrastruttura, ai metodi e alle tecnologie necessarie, quali gli effetti spaziali innescati dai provvedimenti restrittivi alla mobilità locale e nazionale. Si tratta di fatto di dati che "provengono da interazione tra modellazioni tra-

sportistiche, questionari on-line, interviste vis-à-vis analisi di indagini disponibili e della domanda esistente rilevata” (Regione Lombardia) e che pertanto difficilmente colgono gli spostamenti in tempo reale.

Matrice regionale origine-destinazione - Lombardia -

Dimensione nodo = Indice di pendolarismo

Provincia di destinazione



Fonte: ns. elab. su dati Regione Lombardia.

Fig. 2 - Rappresentazione in grafo spaziale della matrice di origine-destinazione della Regione Lombardia

Recentemente il report di Micheli *et al.* (2020) ha analizzato la mobilità regionale attraverso i dati telefonici relativi al mese di febbraio 2020, dunque appena prima della zona rossa applicata in talune aree della regione Lombardia, e l'applicazione di un modello basato sulla teoria dei grafi al fine di evidenziare l'utilità

dell'applicazione di matrici di origine-destinazione alla scala locale come strumento di misura della mobilità intesa come driver del contagio. Secondo lo studio, per l'affinamento del modello però "occorre entrare nelle aree censuarie e stimarne i flussi di mobilità interna, in modo da valutare anche singole situazioni di maggiore o minore aggregazione delle persone (e relativo rischio di contagio). Tale vista ulteriormente raffinata sarà attuabile sia ricorrendo all'integrazione nei modelli epidemiologici di informazioni posizionali (GPS) raccolte da varie App installabili sui terminali, sia facendo leva sulle misure radio (anche georeferenziate GPS) che tutti i terminali mobili inviano come *measurement report*, continuamente, per consentire il funzionamento ottimale della rete di accesso radiomobile" (Micheli *et al.*, 2020). In una lettera pubblicata sulla rivista *Science*, Buckee *et al.* (2020), affermano che "l'analisi dei flussi aggregati e anonimizzati di individui sono incredibilmente preziose, pertanto una mappa che esamini l'impatto delle politiche di distanziamento sociale sui modelli di mobilità della popolazione, aiuterà le istituzioni locali a capire quali tipi di messaggi o politiche sono più efficaci" (Buckee *et al.*, 2020, p. 146). Recentemente lo studio di Oliver *et al.* (2020) si interroga "sul valore e il contributo dei dati mobile negli sforzi analitici per controllare la pandemia" (Oliver *et al.*, 2020, p. 1) mentre il contributo di Poom *et al.*, (2020) esamina le potenzialità dei dati mobile collezionabili anche via social media rispetto ai dati tradizionali in virtù della loro caratteristiche di tempestività e longitudinalità.

In tale contesto, la domanda di ricerca indaga la mobilità attraverso i Big Data delle piattaforme digitali nel momento di crisi da COVID-19 e discute in chiave critica il ruolo dei 'dati delle piattaforme' in uno scenario di crescente infrastrutturazione delle piattaforme digitali nella società. In particolare, il lavoro utilizza i dati di due piattaforme – Google e Facebook – ai fini del monitoraggio in *real time* e su vasta scala spaziale e temporale. L'obiettivo non è discutere cause, azioni ed effetti del COVID-19 ma evidenziare: a) gli effetti spaziali del lockdown e della contrazione della mobilità alla scala mondiale ed in relazione a determinate funzioni (lavoro, svago, acquisti, ecc.) attraverso il *Community Mobility Report* di Google; b) gli effetti spaziali del lockdown alla scala comunale e intra-urbana attraverso i dati condivisi da Facebook attraverso l'iniziativa *Data for Good*; c) riflettere criticamente circa l'enorme dote informativa geografica in possesso delle piattaforme. Ad esempio lo studio di Kuchler *et al.* (2020), basato sul *Social Connectedness Index* di Facebook e dunque sull'analisi della matrice origine-destinazione su base Facebook, ha evidenziato da un lato la relazione tra le aree a scala locale con più legami sociali e i contagi da COVID-19 e dall'altro l'utilità dei dati stessi nella creazione di modelli previsionali della diffusione dei contagi. In maniera similare, lo studio di Zachreson *et al.* (2020), indica che "i dati aggregati sulla mobilità possono essere un utile strumento di stima circa il rischio di trasmissione e diffusione del contagio dai luoghi in cui sono stati identificati casi attivi nonché durante le

prime fasi della trasmissione” (*ibid.*, p. 8). Più in dettaglio, l’analisi di Layer *et al.* (2020), attraverso l’utilizzo ancora di dati Facebook offre una dettagliata analisi sul monitoraggio dell’aderenza dei cittadini ai provvedimenti restrittivi in Colorado e Utah.

2. I DATI DELLE PIATTAFORME. – Le piattaforme sono generalmente intese come infrastrutture digitali che consentono a due o più individui di interagire: una sorta di architettura programmabile ideata per orchestrare interazioni tra utenti e servizi differenti (Van Dijck *et al.*, 2018, Libert *et al.*, 2014, Plantin *et al.*, 2018). Secondo Van Dijck *et al.*, “una piattaforma è alimentata da dati, automatizzata e organizzata attraverso algoritmi e interfacce, formalizzata attraverso rapporti di proprietà orientati da precisi modelli di business e governata da specifici termini di utilizzo” (Van Dijck *et al.*, 2018, p. 9). Le piattaforme identificano un modello di accumulazione incrementalmente pervasivo alla base della cosiddetta *Platform Economy* (Kenney e Zysman, 2016), talmente radicato nella nostra quotidianità da determinare l’alba della cosiddetta ‘Società delle Piattaforme’ (Van Dijck *et al.*, 2018): un tipo di società sempre più governata da un ecosistema di piattaforme online. Gillespie (2010) considerava il termine ‘piattaforma’ “contemporaneamente abbastanza specifico da significare qualcosa e abbastanza vago da essere applicabile in più sedi” (Gillespie, 2010, p. 5). Difatti il crescente radicamento di quest’ultime nella società rimanda ad una serie di questioni, effetti ed impatti al centro del dibattito scientifico rispetto alle nostre abitudini di consumo, svago, studio e lavoro, tutte in qualche modo influenzate dal modello piattaforma, sia nella fase pre-pandemica, sia in quella intra-pandemica. Se da un lato la pandemia da COVID-19 e i provvedimenti restrittivi per contenerne la diffusione hanno messo in crisi il modello piattaforma e gli ingranaggi dell’intermediazione per alcune di esse (es. Airbnb) (Donilcar e Zare, 2020), dall’altro hanno evidenziato il ruolo cruciale delle piattaforme digitali nel supporto alla fornitura di servizi essenziali in tempo di crisi (es. la didattica a distanza, l’e-commerce, lo smart working). Basate sull’intermediazione digitale, sugli ‘effetti di rete’ (Srnicsek, 2017) e sull’estrazione di dati personali (Zuboff, 2019), quest’ultime sono diventate sempre più capaci di coordinare le nostre relazioni sociali e di influenzare la nostra esperienza dello spazio (Celata, 2018; Celata, Capineri e Romano, 2020).

Da un lato dunque i dati sono divenuti cruciali per questo emergente modello di accumulazione. *Data is giving rise to a new economy*, titolava l’*Economist* nel 2017. Vengono difatti impiegati per alimentare le diverse funzioni della piattaforma: dalla profilazione degli utenti all’ottimizzazione dei sistemi (es. sono *machine-readable*, *real-time* ecc.), dalla automazione algoritmica alla modellizzazione delle probabilità, permettendo la creazione di nuovi prodotti e servizi che vengono usati per accrescere il valore degli *asset* (Sadowski, 2021). Dall’altro lato,

le città sono diventate il palcoscenico ideale di tale modello di accumulazione. Il termine ‘platform urbanism’ (Barns, 2019) ha effettivamente “guadagnato trazione come designatore di dinamiche emergenti e configurazioni materiali associate alla crescente presenza di piattaforme digitali nelle città” (Leszczynski, 2019, p. 1). Diversi studi hanno infine approfondito le dinamiche dei meccanismi della società delle piattaforme verso nuove forme di ‘Capitalismo della sorveglianza’, un nuovo ordine economico che rappresenta una mutazione del capitalismo e che sfrutta l’esperienza umana come materia prima per pratiche commerciali segrete di estrazione, previsione e vendita (Zuboff, 2019). In tal senso, la logica delle piattaforme si è affermata grazie alla relazione utenti-dati-città uniti insieme dal digitale (per approfondimento si veda Srnicek, 2017), il cui radicamento conduce a processi di datificazione e forme di colonialismo digitale (Sadowski, 2021).

Nonostante la loro natura originaria quali ecosistemi di interazione partecipativi (Barns, 2020), le piattaforme sono considerate *black boxes* (Bucher, 2016) caratterizzate da problematiche relazioni di opacità (Fields *et al.*, 2020). E difatti sia i meccanismi dell’intermediazione (Srnicek, 2017) che i dati che ne sono carburante (Van Dijck *et al.*, 2018) sono spesso inaccessibili oppure, accessibili tramite modalità e limiti definiti dalle piattaforme stesse (es. API). In tempi recenti, alcune piattaforme (si veda ad esempio il programma *Uber Movement*) hanno attivato di propria iniziativa delle modalità di condivisione dei loro preziosi dataset attraverso programmi di apertura nei confronti di istituzioni pubbliche e di ricerca sulla base di formali accordi di utilizzo (come ad esempio il programma *Data for Good* di Facebook) che pongono ulteriori questioni di natura politica e di design della società che verranno affrontate nelle conclusioni.

In questo framework variegato, ed in maniera del tutto inedita rispetto al passato, piattaforme come Google e Facebook hanno condiviso, durante la pandemia da COVID-19, diversi dataset relativi al cambiamento della mobilità in formato semi-aperto: i dati Google (www.google.com/covid19/mobility), aggregati e anonimizzati, sono disponibili in formato aperto e liberamente scaricabili; i dati Facebook sono condivisi all’interno del programma Facebook *Data for Good* (<https://dataforgood.fb.com>) e a seguito di un formale accordo di utilizzo riservato a istituti di ricerca oppure organizzazioni non-profit. In entrambi i casi si tratta di dati solitamente non accessibili tantomeno a questa scala e intervallo temporale che però vengono resi aperti come contribuzione alla causa COVID-19. Quali le possibilità analitiche rispetto alla misurazione della (im)mobilità generata dal lockdown? Quali le implicazioni politiche rispetto all’utilizzo di tali dati, ad esempio in situazioni di crisi?

3. METODOLOGIA. – Attraverso l’utilizzo di dati spaziali longitudinali, si offre un tentativo di analisi volto a mostrare gli effetti del lockdown sulla mobilità in relazione alle funzioni e alle scale differenti. I dataset impiegati provengono da

due piattaforme: Google e Facebook. In dettaglio, il primo dataset si riferisce ai dati rilasciati attraverso l’iniziativa *Community Mobility Reports* di Google. I rapporti sono costruiti sulla base dei dati, aggregati e anonimizzati, provenienti dalla ‘cronologia delle posizioni’ degli utenti Google via smartphone. Ad esempio, la cronologia delle posizioni dell’autore durante il lockdown nazionale registra 4 luoghi (residenza, supermercato, farmacia, libreria) in Google Maps/timeline (Fig. 3). I luoghi sono divisi da Google in 6 categorie funzionali: luoghi di lavoro, parchi, stazioni della rete di trasporto pubblico, alimentari e farmacie, luoghi residenziali, attività ricreative. La sommatoria dei dati spaziali per ciascun utente determina la dote informativa in possesso della piattaforma. Si tratta di dati rilasciati in formato ‘csv’ sui quali è stato necessario un intervento di *data cleaning* funzionale al *mapping*. I software impiegati sono ArcGIS pro e Tableau.



Fonte: www.google.com/maps/timeline.

Fig. 3 - Cronologia degli spostamenti dell'autore in periodo di lockdown (aprile 2020)

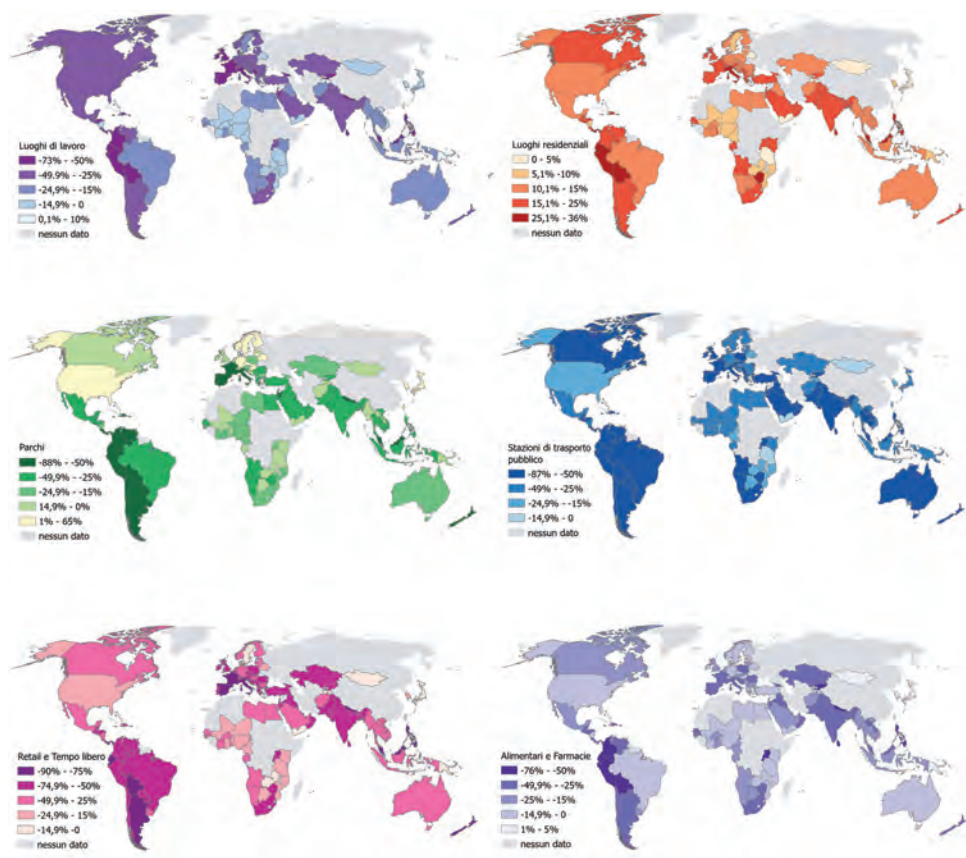
Il secondo dataset deriva dall’iniziativa Facebook *Data for Good*. I dati, costruiti in partnership con la Columbia University, riguardano la popolazione insistente in un dato momento in un particolare luogo con intervalli di 8 ore (8:00; 16:00; 24:00). Si tratta di enormi dataset costruiti attraverso l'utilizzo di diverse fonti tra cui censimenti, immagini satellitari, Openstreetmap e metodologie di *machine learning* che offrono una stima della popolazione insistente in griglie di 30 metri. I dati sono rilasciati in formato ‘csv’ alla scala nazionale e in formato ‘raster’ alla micro-scala. Per i secondi, la disponibilità non si estende a tutti i comuni italiani ma soltanto ad alcuni selezionati dalla piattaforma. Si tratta nel caso specifico di dati che possono essere considerati come ‘pronti all’uso’ in sistemi geografici.

In dettaglio, l'analisi si è sviluppata nelle seguenti fasi: a) dapprima è stata calcolata e rappresentata alla scala mondiale la variazione mediana di scostamento riguardante la popolazione insistente tra il periodo coincidente con il lockdown nazionale (marzo 2020 - maggio 2020) rispetto al periodo pre-pandemico; b) successivamente è stata rappresentata la variazione di popolazione insistente in un determinato luogo tra il periodo di lockdown e quello pre-pandemico alla scala urbana e intra-urbana; c) infine è stato calcolato l'indice di auto-correlazione spaziale (Moran's I) in riferimento alle aree attrattive e repulsive di popolazione insistente per le aree metropolitane di Roma, Milano e Firenze. Per popolazione insistente si intende "la popolazione insistente in una data area composta da sottopopolazioni di residenti, di lavoratori, studenti e *city users*" (ISTAT).

4. RISULTATI. – Durante il periodo di riferimento considerato, l'Italia registra un valore mediano pari al -60% di presenza nei luoghi di lavoro. È interessante pertanto comparare l'andamento in Italia rispetto agli altri contesti territoriali nel periodo considerato (1 marzo 2020 - 1 maggio 2020). Molti paesi europei registrano ad esempio andamenti simili: Spagna -62%, Francia -60%, Gran Bretagna -55%, Portogallo -53%. Inoltre si può notare una più moderata riduzione in Germania (-33%) a causa dei provvedimenti, in quel momento meno rigidi (Stringency Index = 76,85), rispetto all'Italia. Negli Stati Uniti (Stringency Index = 72) si registra una riduzione mediana più lieve e pari al -30%. La Svezia che ha adottato un approccio iniziale differente alla crisi, meno severo rispetto ai provvedimenti restrittivi circa la limitazione delle mobilità individuali (Stringency Index = 45,37) registra un calo del -19% (Fig. 4). Nel continente africano, soprattutto nell'arco temporale qui considerato, i valori sono decisamente più bassi ad eccezione del Sud Africa (Stringency Index = 87,96) che registra un calo consistente e pari al -43%.

Per quel che riguarda la presenza nei parchi, in Italia la riduzione, tra le più alte registrate nel periodo considerato, è stata pari al -75%, e simile alla Spagna (-70%). Francia e Portogallo registrano valori più bassi, intorno al -55%. Completamente differente la situazione in altri paesi dove la presenza in parchi sembrerebbe addirittura aumentare: Germania +23%, Svezia +24%, Norvegia +25%, Finlandia +41%. Più stabile altrove: USA +4%, Canada -4%. Infine molto consistente in Sud America (es. Argentina -79%). Allo stesso modo, i luoghi del tempo libero hanno registrato in Italia decrementi importanti e pari al -80%.

Si registra inoltre una riduzione mediana pari al -76% per quel che riguarda la presenza in stazioni e nodi del trasporto pubblico. Ancora una volta si registrano valori piuttosto simili in Francia (-76%) e Spagna (-79%) e più lievi in Gran Bretagna (-55%), Germania (-45%) e alcuni paesi dell'Europa dell'Est (es. Bielorussia -18%). Al contrario, una riduzione consistente avviene nelle isole di destinazione turistica (es. Mauritius -84%, Bahamas -81%). Soltanto -19% negli USA,



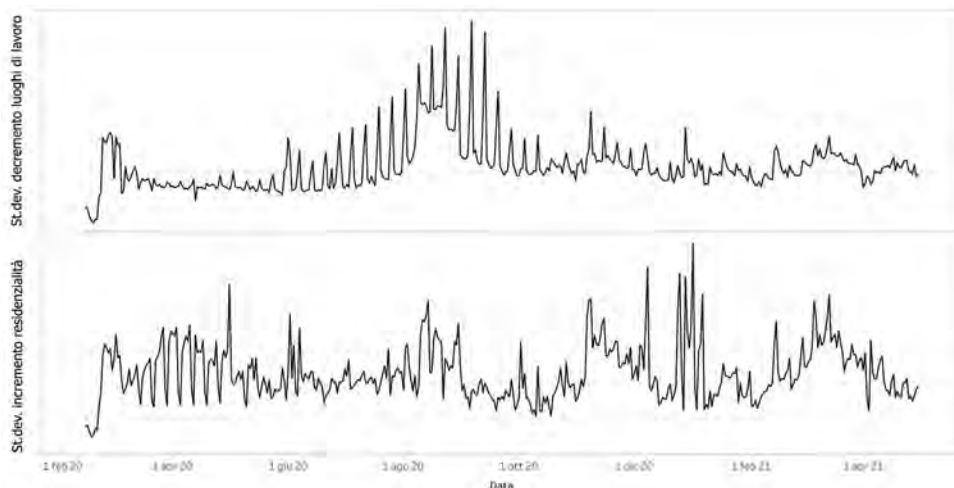
Fonte: ns. elab. su dati Google LLC “Google COVID-19 Community Mobility Report”.

Fig. 4 - Variazioni mediana della popolazione insistente in luoghi differenti nel periodo 1 marzo - 1 maggio 2020

dove ancora una volta a determinare il dato è anche l’approccio delle istituzioni centrali in quell’arco temporale specifico, più critico rispetto all’adozione dei provvedimenti restrittivi. Risulta interessante infine osservare come, a fronte della riduzione di presenza nei luoghi di lavoro e svago, la residenzialità in Italia sia incrementata del 27% rispetto al periodo pre-lockdown.

L’analisi dei dati alla scala nazionale (Fig. 5) evidenzia inoltre la relazione tra l’andamento della variazione della mobilità quotidiana verso i luoghi di lavoro e l’andamento della pandemia e delle misure restrittive nonché rispetto ai provvedimenti che hanno ridotto i flussi di lavoratori tramite l’introduzione, laddove possibile, di pratiche di *smart working*. Come si può osservare, nel periodo autunnale, fase iniziale della ‘terza ondata’ si registra un incremento maggiore della riduzione

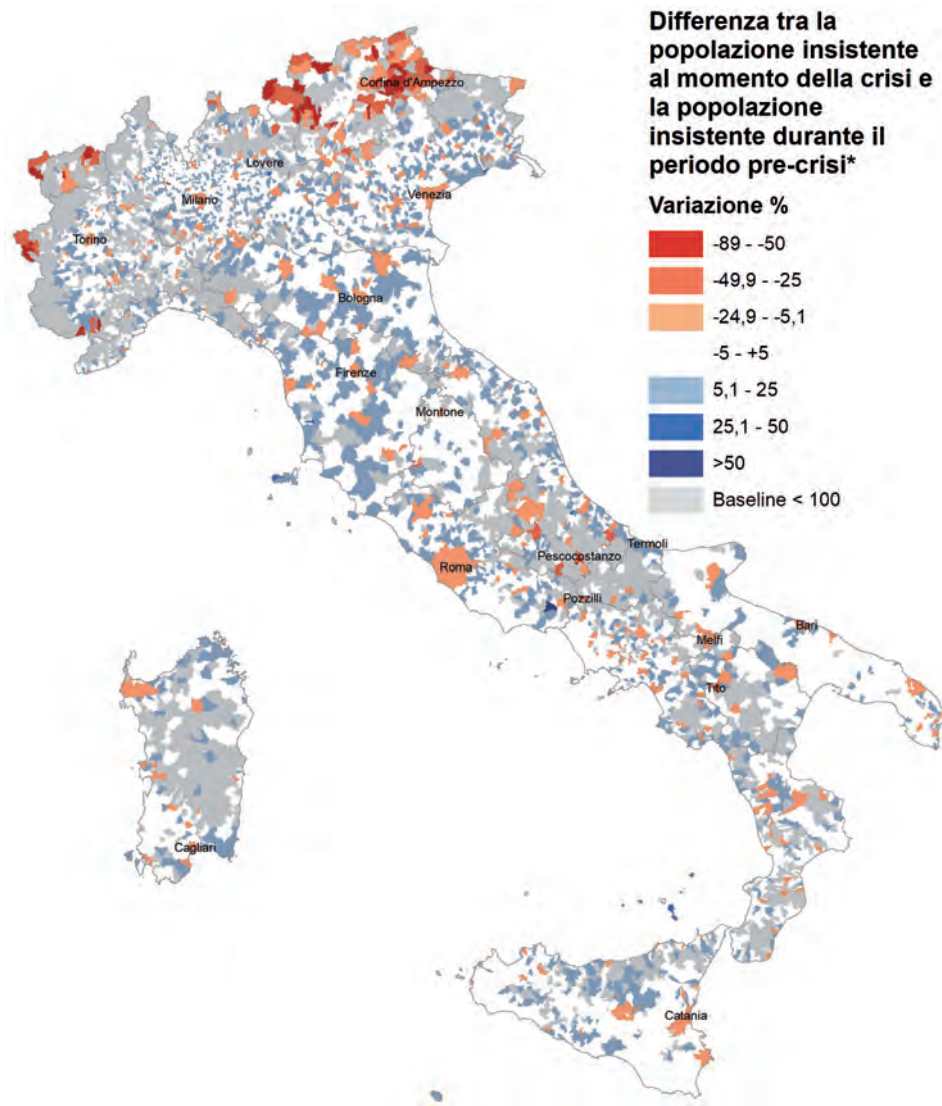
verso i luoghi di lavoro abituali. Di contro, l'incremento della residenzialità registra i suoi massimi proprio a ridosso delle ondate pandemiche, più lievi in estate e durante le festività natalizie, e crescenti a partire dall'autunno 2020 (Fig. 5) quando in virtù del decreto del 3 novembre 2020 vengono introdotte le zone rosse, arancioni, gialle, bianche, in risposta alla 'terza ondata' pandemica.



Fonte: ns. elab. su dati Google LLC "Google COVID-19 Community Mobility Report".

Fig. 5 - Andamento della variazione quotidiana di popolazione insistente nei luoghi di lavoro e residenziali in Italia

Inoltre, l'analisi degli stessi dati alla scala urbana (Fig. 6) permette di evidenziare quei luoghi dove la popolazione insistente si è fortemente ridotta nel giorno stesso del provvedimento del lockdown: veri e propri iper-luoghi caratterizzati da rilevanti flussi di mobilità in entrata prima della pandemia e una popolazione prevalentemente temporanea che, durante la pandemia, si sono trasformati improvvisamente in non-luoghi, città fantasma, vuoti urbani e territoriali. Emergono in tal senso le località turistiche: ad esempio le località sciistiche perdono dal 77% all'80% della popolazione insistente. Decrementi notevoli si registrano presso i nodi di trasporto: emergono soprattutto le principali 'aeroville': Malpensa -89%, Orio al Serio -44%, Torino-Caselle -16%, Aeroporto di Fiumicino -13%. Inoltre forti decrementi riguardano le aree industriali (es. Pozzilli -34%, Atessa -27%, Tito -26%, Montone -24%, Melfi -16%, Lovere e Termoli -13%). Possiamo osservare infine ulteriori riduzioni, molto consistenti, nelle aree metropolitane (es. Venezia e Firenze -14%, Milano -13%, Catania -12%, Cagliari -10%, Bari -9%, Bologna -9%, Roma -8%, Torino -6%) che hanno visto ridursi, appunto per via dei provvedimenti restrittivi, il numero di pendolari, studenti, turisti.

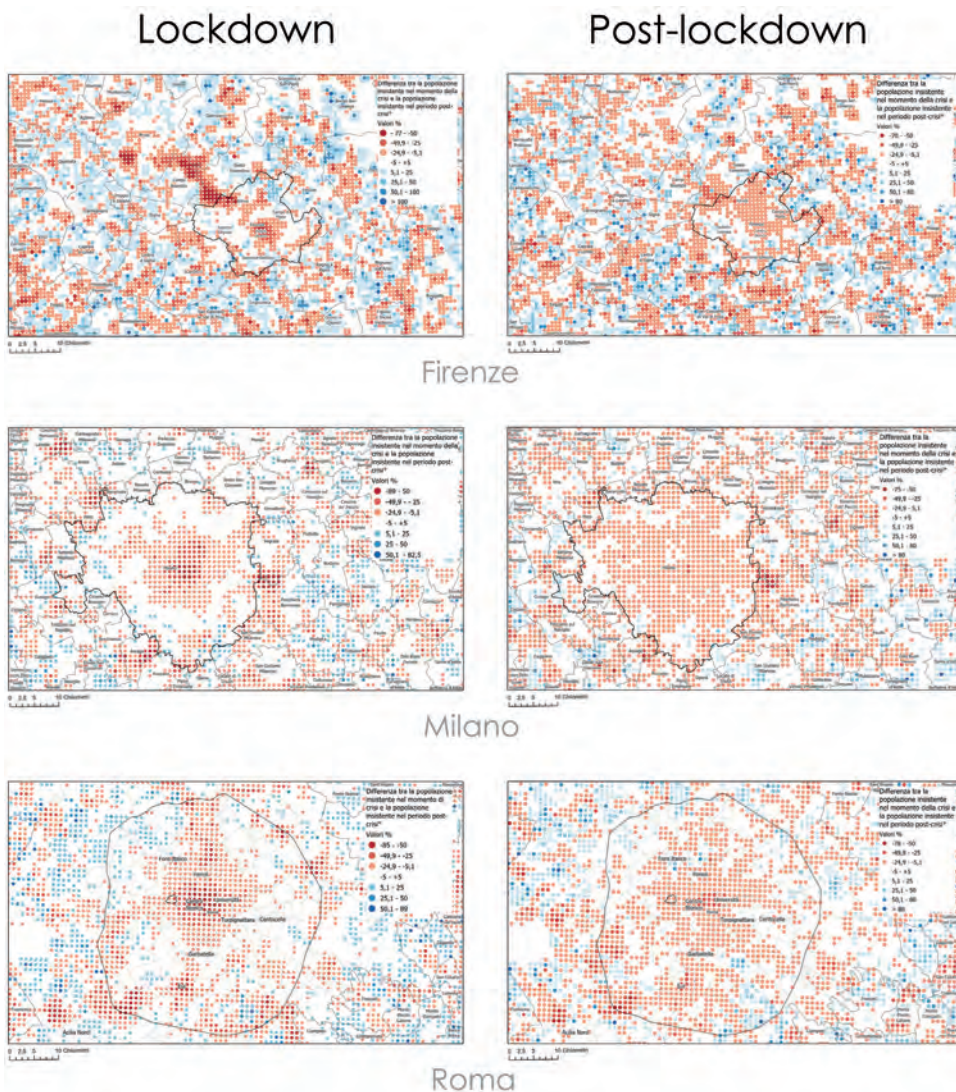


Fonte: ns. elab. su dati Facebook *Data for Good*, 2020.

Fig. 6 - Effetti del lockdown sulla popolazione insistente alla scala urbana

Gli stessi dati permettono analisi più granulari, a scala intra-urbana, che confermano lo svuotamento delle zone produttive, aeroportuali, commerciali, oltre che dei nodi normalmente interessati da intensi flussi in entrata e uscita. Le zone centrali delle città qui considerate (Roma, Milano, Firenze), città turistiche ma anche dense di attività economiche, registrano i maggiori decrementi della popolazione

insistente, sia durante che nella fase post-lockdown (Fig. 7). Da un lato dunque si evidenziano decrementi importanti nelle aree produttive (es. la 'piana fiorentina'), dall'altro decrementi elevati e persistenti soprattutto nei centri storici delle città.



Fonte: ns. elab. su dati Facebook Data for Good, 2020.

Fig. 7 - Effetti sulla pressione demografica alla scala urbana e intra-urbana, durante (6 aprile 2020) e post lockdown (14 settembre 2020)

È interessante osservare infine un più elevato indice di autocorrelazione spaziale (Moran's I) per le 'aree repulsive' (in rosso), ovvero che hanno visto ridurre la popolazione insistente, rispetto alle 'aree attrattive' (in blu), che al contrario hanno incrementato la popolazione insistente, anche nel periodo del post-lockdown e alla data di apertura delle scuole (14 settembre 2020) a conferma dello svuotamento persistente di estese aree della città (es. centri storici, zone commerciali, aree produttive).

Tab. 1 - Indice di auto-correlazione spaziale durante e nel post-lockdown. Aree repulsive e attrattive di popolazione insistente

	<i>Aree repulsive di popolazione insistente</i>		<i>Aree attrattive di popolazione insistente</i>	
	Indice di Moran lockdown	Indice di Moran post-lockdown	Indice di Moran lockdown	Indice di Moran post-lockdown
Roma	0.46	0.33	0.22	0.17
Milano	0.44	0.37	0.13	0.15
Firenze	0.37	0.2	0.11	0.13

5. CONCLUSIONI. – Confrontando la risposta ai provvedimenti restrittivi in termini di popolazione insistente in una data area in più intervalli temporali, e attraverso la misurazione della variazione rispetto al momento pre-crisi, è possibile fornire indicazioni in *(near) real-time* rispetto alle raccomandazioni che hanno riguardato le recenti pratiche di distanziamento sociale. In tal senso lo studio ha offerto un tentativo di analisi degli effetti spaziali avvenuti a ridosso del provvedimento restrittivo del lockdown del 25 marzo 2020 e nel periodo del post-lockdown per funzioni e a scale differenti. I risultati empirici evidenziano la presenza di aree maggiormente attrattive e repulsive di popolazione insistente offrendo una immagine di ciò che è accaduto in termini di (im)mobilità alle diverse scale. Ciò offre un *framework* empirico circa le possibilità di misurazione della mobilità in situazione di crisi rispetto al momento pre-crisi, e dei *feedback* sul grado in cui vengono seguite le raccomandazioni sul distanziamento sociale da parte dei cittadini. In tal senso i risultati evidenziano gli effetti delle politiche di lockdown in termini di (im)mobilità alla scala nazionale ma allo stesso tempo offrono ulteriori interessanti indicazioni alla scala urbana quali ad esempio aree 'volatili' (ad esempio quelle turistiche, le *aeroville*) e *hot-spot* di mobilità (ad esempio le aree produttive) nonché luoghi meno resilienti come i centri storici che continuano a risentire della crisi pandemica. Si evidenzia inoltre l'aspetto puntuale del dato impiegato

che permette di riflettere sulla dote informativa in possesso delle piattaforme, e pertanto di interrogarsi circa il contributo potenziale di tali dati e del loro valore d'uso pubblico in condizioni di indisponibilità in particolari aree o in virtù di certi fenomeni come appunto la attuale crisi pandemica. In tal senso, come affermato da Poom *et al.* (2020), la crisi da COVID-19 evidenzia le nuove sfide dei Big Data. Dal punto di vista strettamente geografico, le caratteristiche di granularità, longitudinalità e volume di tali dati presentano vantaggi notevoli (es. mappatura degli spostamenti in *real-time*) rispetto alle analisi tradizionalmente di interesse geografico, quali ad esempio lo studio della mobilità, la gestione delle infrastrutture del trasporto, la mappatura della popolazione insistente/residente su cui sono in atto sperimentazioni, anche da parte dell'ISTAT, e che interessano oltremodo gli aspetti tecnico-metodologici (es. il noto problema di MAUP) verso i quali la ricerca ha già sperimentato approcci innovati (vedi ad esempio le mappe dasimetriche). Pertanto l'utilizzo di questa specifica tipologia di dati, *footprint* digitali per eccellenza, solleva almeno ulteriori due questioni collegate, una di natura tecnica e l'altra politica. Tali dati presentano vantaggi rispetto alle statistiche ufficiali per via della loro tempestività e scala temporale (Buckee, 2020), ma anche criticità già ampiamente dibattute in letteratura quali qualità, affidabilità, rappresentatività, veracità (Kitchin, 2014), 'trasparenza' (Poom *et al.*, 2020) oltre al ben noto problema della privacy. Riflettono la necessità e profittabilità dal punto di vista delle piattaforme di trasformare qualsiasi processo in dato, in un contesto in cui la sempre più radicata enfasi sulla datificazione della società rischia di determinare situazioni asimmetriche relative al possesso all'uso dei dati digitali personali.

In tale contesto i dati delle piattaforme possono costituire non tanto un'alternativa al dato ufficiale quanto uno strumento supplementare di utilità per individuare rischi, monitorare fenomeni, rispondere con tempestività in condizioni di crisi. E in fondo sono nostri dati, nel senso che provengono da noi, ma sono gelosamente custoditi dalle piattaforme le quali, solo in virtù delle condizioni di emergenza, hanno deciso di condividerli pubblicamente. In tal senso diviene da un lato paradossale osservare la facilità di collezione di tali dati da parte delle piattaforme rispetto alla difficoltà di collezione per finalità di utilizzo a scopo pubblico da parte di istituzioni pubbliche in un contesto complesso che riguarda la *data ownership*, il capitalismo della sorveglianza, la tutela della privacy. Risulta evidente dunque che la pervasività delle piattaforme e la loro ubiquità unitamente alla capacità di collezione e di analisi di Big Data rischia di scontrarsi con le prassi istituzionali pubbliche (es. tempistiche, modalità). Nonostante la crescente infrastrutturazione delle piattaforme, questa crisi sanitaria ci riserva l'opportunità di plasmare il futuro della nostra società; in tal senso, questa analisi offre alcuni spunti di riflessione circa l'interfaccia dati-piattaforme digitali-società-sorveglianza, tra potenzialità e criticità ad oggi non appieno rivelate nelle loro implicazioni socio-spaziali. Seppur sarebbe

auspicabile un maggiore confronto tra le piattaforme e le istituzioni pubbliche il rischio di subordinazione rispetto ai Big Data in possesso dei giganti dell'intermediazione digitale solleva poi questioni molto più complesse legate all'emergente capitalismo della sorveglianza in cui i dati stessi svolgono un ruolo cruciale nella logica dell'accumulazione e del posizionamento strategico (si veda Thatcher *et al.*, 2016). In ogni caso, tali ultimi aspetti possono essere affrontati soltanto nella fase attuale e di raccordo tra il declino del momento di crisi da COVID-19 e quello di ripristino completo delle attività precedenti alla crisi, e al fine di pianificare strategicamente la città post-pandemica in un contesto oramai ibrido che necessita di essere governato e affrontato dal punto di vista tanto della infrastrutturazione e del radicamento delle piattaforme digitali nella società, quanto quello della direzione su quale modello di sviluppo per la società post-pandemica.

Bibliografia

- Barns S. (2019). *Platform Urbanism. Negotiating Platform Ecosystems in Connected Cities*. Londra: Palgrave Macmillan.
- Bengtsson L., Lu X., Thorson A., Garfield R., von Schreeb J. (2011). Improved response to disasters and outbreaks by tracking population movements with mobile phone network data: a post-earthquake geospatial study in Haiti. *PLoS Medicine*, 8(8): e1001083.
- Bucher T. (2016). The Algorithmic Imaginary: Exploring the Ordinary Affects of Facebook Algorithms. *Information, Communication & Society*, 20(1): 30-44. DOI: 10.1080/1369118X.2016.1154086
- Buckee C. (2020). Improving epidemic surveillance and response: Big data is dead, long live big data. *The Lancet Digital Health*, 2(5): e218-e220. DOI: 10.1016/S2589-7500(20)30059-5
- Buckee C.O., Balsari S., Chan J., Crosas M., Dominici F., Gasser U., Grad Y.H., Grenfell B., Halloran M.E., Kraemer M.U.G., Lipsitch M., Metcalf C.J.E., Meyers L.A., Perkins T.A., Santillana M., Scarpino S.V., Viboud C., Wesolowski A., Schroeder A. (2020). Aggregated mobility data could help fight COVID-19. *Science*, 368(6487): 145-146. DOI: 10.1126/science.abb8021
- Campos-Vazquez R.M., Esquivel G. (2021). Consumption and geographic mobility in pandemic times. Evidence from Mexico. *Review of Economics of the Household*: 1-19. DOI: 10.1007/s11150-020-09539-2
- Celata F. (2018). Il capitalismo delle piattaforme e le nuove logiche di mercificazione dei luoghi. *Territorio*, 86: 48-56. DOI: 10.3280/TR2018-086006
- Id., Capineri C., Romano A. (2020). A room with a (re)view. Short-term rentals, digital reputation and the uneven spatiality of platform-mediated tourism. *Geoforum*, 112: 129-138. DOI: 10.1016/j.geoforum.2020.04.007
- Dolnicar S., Zare S. (2020). COVID-19 and Airbnb – Disrupting the disruptor. *Annals of tourism research*, 83: 102961. DOI: 10.1016/j.annals.2020.102961

- Fields D., Bissell D., Macrorie R. (2020). Platform methods: studying platform urbanism outside the black box. *Urban Geography*, 41(2): 1-7. DOI: 10.1080/02723638.2020.1730642
- Gillespie T. (2010). The politics of 'platforms'. *New media and Society*, 12(3): 347-364. DOI: 10.1177/1461444809342738
- Hao Q., Chen L., Xu F., Li Y. (2020, August). Understanding the Urban Pandemic Spreading of COVID-19 with Real World Mobility Data. In: Aa.Vv., *Proceedings of the 26th ACM SIGKDD International Conference on Knowledge Discovery & Data Mining* (pp. 3485-3492). DOI: <https://doi.org/10.1145/3394486.3412860>
- Huang J., Wang H., Fan M., Zhuo A., Sun Y., Li Y. (2020, August). Understanding the impact of the COVID-19 pandemic on transportation-related behaviors with human mobility data. In *Proceedings of the 26th ACM SIGKDD International Conference on Knowledge Discovery & Data Mining* (pp. 3443-3450). DOI: <https://doi.org/10.1145/3394486.3412856>
- Kenney M., Zysman J. (2016). The rise of the platform economy. *Issues in science and technology*, 32(3), 61.
- Kitchin R. (2014). Big Data, new epistemologies and paradigm shifts. *Big data & society*, 1(1): 2053951714528481. DOI: 10.1177/2053951714528481
- Kuchler T., Russel D., Stroebel J. (2020). *The geographic spread of Covid-19 correlates with the structure of social networks as measured by Facebook*. Cambridge MA: National Bureau of Economic Research. www.nber.org/papers/w26990
- Layer R.M., Fosdick B., Larremore D.B., Bradshaw M., Doherty P. (2020). Case Study: Using Facebook Data to Monitor Adherence to Stay-at-home Orders in Colorado and Utah. *MedRxiv*. DOI: 10.1101/2020.06.04.20122093
- Leszczynski A. (2019). Glitchy vignettes of platform urbanism. *Environment and Planning D: Society and Space*, 38(2): 189-208. DOI: 10.1177/0263775819878721
- Libert B., Wind Y., Fenley M. (2014). What Airbnb, Uber, and Alibaba Have in Common. *Harvard Business Review*. <https://hbsp.harvard.edu/product/H01PPE-PDF-ENG>.
- Micheli D., Muratore G., Vannelli A., Sola G. (2020). Un modello dinamico su un approccio big-data alla mobilità per lo studio della diffusione del Covid-19 nel Nord Italia. *Gruppo TIM: Notiziario tecnico*, n. 1 (www.gruppotim.it/tit/it/notiziariotecnico/edizioni-2020/n-1-2020/Modello-dinamico-approccio-Big-Data.html).
- Nouvellet P., Bhatia S., Cori A., Ainslie K.E., Baguelin M., Bhatt S., ... Donnelly C.A. (2021). Reduction in mobility and COVID-19 transmission. *Nature communications*, 12(1): 1-9. DOI: 10.1038/s41467-021-21358-2
- Oliver N., Lepri B., Sterly H. *et al.* (2020). Mobile phone data for informing public health actions across the COVID-19 pandemic life cycle. *Science Advances*, 6(23): eabc0764. DOI: 10.1126/sciadv.abc0764
- Plantin J.-C., Lagoze C., Edwards P. (2018). Re-integrating scholarly infrastructure: the ambiguous role of data sharing platforms. *Big Data And Society*, 1: 1-14. DOI: 10.1177/2053951718756683
- Poom A., Järvi O., Zook M., Toivonen T. (2020). COVID-19 is spatial: Ensuring that mobile Big Data is used for social good. *Big Data & Society*, 7(2): 2053951720952088. DOI: 10.1177/2053951720952088

- Sadowski J. (2020). *Too smart: how digital capitalism is extracting data, controlling our lives, and taking over the world*. Cambridge (MA): MIT Press.
- Srnicek N. (2017). *Platform capitalism*. Cambridge: Polity Press.
- Thatcher J., O'Sullivan D., Mahmoudi D. (2016). Data colonialism through accumulation by dispossession: New metaphors for daily data. *Environment and Planning D: Society and Space*, 34(6): 990-1006. DOI: 10.1177/0263775816633195
- Van Dijck J., Poell T., de Waal M. (2018). *The platform society. Public values in a connective world*. Oxford: Oxford University Press.
- Wellenius G.A., Vispute S., Espinosa V., Fabrikant A., Tsai T.C., Hennessy J., ... Gabrilovich E. (2020). Impacts of state-level policies on social distancing in the United States using aggregated mobility data during the COVID-19 pandemic. ArXiv preprint:2004.10172.
- Wesolowski A., Buckee C.O., Bengtsson L., Wetter E., Lu X., Tatem A.J. (2014). Commentary: containing the Ebola outbreak-the potential and challenge of mobile network data. *PLoS currents*, 6. DOI: 10.1371/currents.outbreaks.0177e7fcf52217b8b634376e2f3efc5e
- Zachreson C. *et al.* (2020). Risk mapping for COVID-19 outbreaks in Australia using mobility data. <https://arxiv.org/abs/2008.06193>
- Zuboff S. (2019). *The age of surveillance capitalism: The fight for a human future at the new frontier of power*. London: Profile Books.

Chiara Giubilaro*

*Il diritto ad aspirare nelle geografie dei bambini.
Una ricerca-azione partecipativa
nel quartiere CEP di Palermo*

Parole chiave: aspirazioni urbane, geografia politica dei bambini, Palermo.

Questo lavoro si propone di indagare criticamente il ruolo che le aspirazioni urbane, vale a dire la capacità collettiva di immaginare spazi alternativi per le proprie città, hanno nella costruzione delle geografie quotidiane delle bambine e dei bambini. In linea con i presupposti della Political Geography of Children, bambine e bambini vengono qui considerati come attori socio-spaziali capaci di rinegoziare pratiche e rappresentazioni imposte dagli adulti. Muovendo da queste considerazioni teoriche e dai principi metodologici della ricerca-azione partecipativa, analizzeremo il percorso laboratoriale organizzato con le ragazze e i ragazzi dell'Associazione San Giovanni Apostolo del CEP di Palermo, uno dei quartieri più marginalizzati della città. In particolare, prenderemo in considerazione le attività di photo-walk e di mappatura collettiva condotte nel quartiere e i tentativi di trasformare il campo abbandonato di via Calandrucci da zona di 'disimmaginazione' a luogo di desideri e rivendicazioni per i suoi abitanti più piccoli.

The right to aspire in children's geographies. A participatory action research in Palermo

Keywords: urban aspirations, Political Geography of Children, Palermo.

This article aims at critically investigating how urban aspirations, that is the capacity to collectively imagine and desire alternative spaces for the cities we live in, affect the construction of everyday children's geographies. Drawing on Political Geography of Children, children are here considered as social actors that ceaselessly negotiate spatial practices and representations created and imposed by adults. Combining this theoretical framework with participatory action research methodologies, we analyze the activities carried out with children from San Giovanni Apostolo Onlus Association in the highly

* Università di Palermo, Dipartimento di Architettura, Viale delle Scienze Ed. 14, 90128 Palermo, chiara.giubilaro@unipa.it.

Saggio proposto alla redazione il 9 aprile 2021, accettato il 29 luglio 2021.

marginalized neighborhood of CEP (Palermo). More specifically, our emphasis is on the techniques of photo-walk and collective mapping along with the efforts of transforming the so-called field of via Calandrucci from a 'disimagination zone' into a space where children and young people can claim their right to aspire.

1. INTRODUZIONE. – Nel maggio del 1991 nasce a Fano “La città dei bambini”, un progetto ideato e promosso dal pedagogista Francesco Tonucci con l'intento di introdurre un singolare cambio di paradigma nel governo della città¹. In aperta contrapposizione con la frammentazione degli spazi, la specializzazione delle loro funzioni e il protagonismo dell'automobile che caratterizzano la fruizione della città da parte degli adulti, il progetto mira ad assumere i bambini e le bambine come nuovi parametri di governo e pianificazione dei processi di trasformazione urbana (Baraldi e Maggioni, 2000). In linea con la prospettiva promossa nell'ambito della nuova sociologia dell'infanzia (James *et al.*, 1998; James e Prout, 1990; Saporiti e Sgritta, 1990), “la città dei bambini” riconosce nel bambino un soggetto politico attivo e nella sua peculiare relazione con gli spazi un'opportunità di cambiamento per le amministrazioni delle città italiane. In questi anni, infatti, diversi sono i progetti, le istituzioni e le norme² che cercano di mettere al centro della scena urbana i bambini e le loro esigenze, nel tentativo di tradurre i nuovi approcci introdotti negli studi sull'infanzia e l'adolescenza in concrete esperienze sul territorio. Gli anni Novanta hanno rappresentato in questo senso un decisivo spartiacque nel modo di pensare e praticare le relazioni fra infanzia, politica e città. Se da una parte si è infatti assistito a una proliferazione di progetti promossi da amministrazioni, scuole e università con la specifica finalità di rafforzare la partecipazione di bambini e ragazzi sulla scena politica urbana, dall'altra riflessioni e teorie sui bambini come attori socio-spaziali hanno attraversato campi del sapere differenti, dando luogo a formazioni disciplinari che oggi animano riviste, convegni e dipartimenti.

In questo articolo esploreremo la relazione fra i bambini e la città nella prospettiva della geografia politica dei bambini (*Political Geography of Children*), un campo di studi che negli ultimi tre decenni ha conquistato l'attenzione dei geografi,

Un ringraziamento particolare agli anonimi revisori, per le preziose critiche che hanno rivolto all'articolo, a Barbara Pizzo e Massimo Massaro, per la cura con cui hanno seguito ogni fase della ricerca, a Maria Antonietta Fazio, per l'ostinazione e l'impegno con cui conduce il lavoro sul territorio, e alle ragazze e ai ragazzi dell'Associazione San Giovanni Apostolo, per la schiettezza e la forza con cui hanno destabilizzato le coordinate del mio modo di fare geografia.

¹ Per ulteriori informazioni sul progetto si rimanda a www.lacittadeibambini.org/progetto.

² All'agosto del 1997 risale, per esempio, la legge n. 285/97 “Disposizioni per la promozione di diritti e di opportunità per l'infanzia e l'adolescenza” (Parlamento della Repubblica Italiana, 1997), che istituisce un fondo per il finanziamento di progetti destinati alla tutela e ai diritti dei minori nelle principali città italiane (Baraldi, 2001).

specie nel mondo anglofono. Muovendo da questo terreno teorico cercheremo di rileggere criticamente l'esperienza di ricerca-azione da me condotta con le ragazze e i ragazzi del CEP di Palermo, un quartiere di edilizia residenziale pubblica fra i più violentemente marginalizzati nella storia e nella geografia della città³. In particolare, l'obiettivo è di comprendere quale ruolo possono avere le aspirazioni urbane, vale a dire la capacità collettiva di immaginare spazi alternativi per le proprie città, tanto nel recente dibattito teorico sulla costruzione dell'agency all'interno della geografia politica dei bambini quanto nelle concrete pratiche spaziali adottate dagli attori coinvolti nel corso della ricerca-azione. Nel tentativo di perseguire questi obiettivi, l'articolo sarà così strutturato: la prima parte sarà dedicata a una ricognizione della geografia politica dei bambini con particolare riferimento alle potenzialità e ai limiti che la concettualizzazione dell'agency solleva al suo interno. In questo quadro verrà rideclinata in chiave urbana la categoria di aspirazione proposta dall'antropologo indiano Arjun Appadurai (Appadurai, 2013, trad. it. 2014), nel tentativo di esplorare le possibilità che questa apre per le geografie materiali e immateriali della città. Nella seconda parte riporteremo il quadro teorico ai tortuosi itinerari della ricerca sul terreno e agli interventi che l'hanno accompagnata. Dopo una breve contestualizzazione storica del quartiere CEP e una ricognizione degli assetti metodologici che la letteratura sulla ricerca-azione partecipativa ma soprattutto l'esperienza laboratoriale con le ragazze e i ragazzi del quartiere hanno contribuito a costruire, ripercorreremo i processi di costruzione del laboratorio sulle aspirazioni urbane e i conseguenti tentativi di riqualificazione di un'area in stato di abbandono che hanno variamente incrociato gli itinerari della ricerca.

2. INFANZIA, POLITICA E CITTÀ. – Il 20 novembre 1989 l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite approva la "Convention on the Rights of the Child", un documento sottoscritto da tutti i paesi del mondo con la sola eccezione degli Stati Uniti⁴ che ha per oggetto il riconoscimento e la tutela dei diritti dell'infanzia e dell'adolescenza. Nello stesso anno compare sulla rivista *Political Geography Quarterly* un editoriale dal titolo "Children and Politics" nel quale Peter Taylor auspica l'inclusione dei bambini nell'agenda della geografia politica, in qualità di partecipanti attivi nei processi sociali e politici osservati (Taylor, 1989, p. 5).

Nei trent'anni trascorsi dalla pubblicazione di quell'editoriale e in aperto dialogo con la nuova sociologia dell'infanzia richiamata in apertura, un nuovo campo di studi denominato *Children's Geographies* si è progressivamente andato affermando sulla scena geografica, combinando insieme approcci e ispirazioni derivati dalla geografia politica con l'attenzione alle differenze e la postura critica propri della

³ La ricerca qui presentata è stata finanziata dal Programma Sylff della *Sylff Association* attraverso il Programma di ricerca "Idea-Azione" dell'Istituto di Formazione Politica "Pedro Arrupe".

⁴ L'Italia ha sottoscritto la convenzione due anni dopo, nel 1991.

nuova geografia culturale⁵. Così, mentre in molti paesi europei la convenzione delle Nazioni Unite sui diritti del bambino citata in apertura porta alla proliferazione di progetti e finanziamenti volti a costruire spazi di partecipazione per i minori (Kallio e Häkli, 2011), su riviste e volumi iniziano a comparire contributi che, in questa prima fase, sono legati a doppio filo alle geografie femministe e alle aperture che queste stanno già da alcuni anni introducendo nell'ambito della geografia, specie per quel che riguarda l'inclusione di soggetti tradizionalmente marginalizzati sulla scena sociale, l'attenzione alle differenze e il riconoscimento del carattere politico degli spazi del quotidiano (Staeheli *et al.*, 2013). La discussione sul posto che deve occupare la riflessione sui bambini nella geografia (S. James, 1990; Sibley, 1991), i lavori su infanzia e spazi della quotidianità (Aitken, 1994; Sibley, 1995), la contrapposizione alle geografie del mondo degli adulti e le pratiche di resistenza, contestazione e appropriazione di cui bambini e adolescenti sono fautori (Valentine, 1996b) rappresentano i principali assi lungo i quali si sviluppa il discorso delle *Children's Geographies* nel corso degli anni Novanta.

Se negli anni Novanta la geografia dei bambini muove i primi passi, è negli ultimi due decenni che si struttura e si ramifica combinando un'inedita varietà di approcci e tematiche (Agnew *et al.*, 2015, p. 270; Bartos, 2012; Belotti, 2000; Elwood e Mitchell, 2012; Holt, 2004; Moosa-Mitha, 2005; Skelton e Valentine, 2003; Valentine e Holloway, 2000; Wood, 2012)⁶. Nel 2003 viene inaugurata su iniziativa di Hugh Matthews *Children's Geographies*, una nuova rivista dedicata alle geografie dei bambini che negli anni è divenuta un imprescindibile punto di riferimento per quest'area di studi. Nel 2013 la rivista *Space and Polity* dedica uno *special issue* alle geografie politiche dei bambini (Kallio e Häkli, 2013) e nello stesso anno la conferenza annuale RGS-IBG ospita la prima plenaria sulle *Children's Geographies*. È all'interno di questo quadro che le discussioni sulle geografie politiche dei bambini in diversi contesti geografici si moltiplicano, intrecciando scale e spazi differenti e dando vita a un campo di studi eterogeneo e consolidato (Agnew *et al.*, 2015, p. 218). Il perno epistemologico di questo campo è rappresentato, come vedremo nel prossimo paragrafo, dal riconoscimento del ruolo attivo della spazialità nella costruzione dell'agency dei bambini. La centralità dei luoghi nell'e-

⁵ Se la sistematizzazione di questa nuova branca oggi unanimemente riconosciuta con il nome di "Children's Geographies" risale alla seconda metà degli anni Novanta e ai primi anni Duemila, la costruzione di un discorso sulla relazione fra i bambini e la spazialità può contare su articoli e volumi antecedenti allo spartiacque del 1989, la cui eredità teorica arriva fino a oggi (Ward, 1978; Katz, 1986; Moore, 1980, 1986).

⁶ In Italia la riflessione sulle geografie dei bambini ha riguardato soprattutto gli aspetti legati alla didattica, con particolare riferimento alla scuola dell'infanzia e primaria (De Vecchis, 2011; Giorda, 2006, 2014; Giorda e Puttilli, 2011; Squarcina, 2009). La più completa trattazione sulle relazioni tra spazio e infanzia in geografia è rappresentata dal volume di Stefano Malatesta *Geografia dei bambini* (Malatesta, 2015).

sperienza politica dei bambini è infatti un tratto distintivo della geografia politica dei bambini e ne determina non soltanto i contenuti ma anche gli approcci e le metodologie. Nel quadro dell'insopprimibile asimmetria di potere che attraversa la relazione fra bambini e adulti, la spazialità dei bambini si presenta nella forma di una continua negoziazione (Kallio e Häkli, 2011, p. 105). Muovendosi all'interno di spazi pensati e costruiti da adulti, i bambini si trovano infatti a dover attivare strategie di adattamento, resistenza o appropriazione entro contesti, posizionamenti e identità scelti per loro da altri. Attraverso questo complesso sistema di negoziazioni fatto di pratiche, rappresentazioni, simboli e azioni, i bambini producono e riproducono continuamente gli spazi che attraversano e abitano nel loro quotidiano (Di Napoli, 2012; Malatesta, 2015).

Prima di addentrarci nel dibattito sull'agency dei bambini e sul ruolo che il diritto ad aspirare può avere al suo interno, due considerazioni si rendono necessarie. Come molti delle autrici e degli autori a cui farò riferimento hanno ampiamente dimostrato, l'infanzia non rappresenta in alcun modo una fase biologica data, ma al contrario essa è sempre una costruzione discorsiva, i cui confini cambiano nello spazio e nel tempo (Aries, 1962; Hendrick, 1990). Sebbene il dibattito sia aperto, in questo lavoro considereremo 'bambini' i soggetti di età compresa fra i cinque e i sedici anni, in linea con gran parte della letteratura sul tema (Matthews e Limb, 1999, p. 63) e con la scelta dei partecipanti al percorso di ricerca-azione. Seguendo una convenzione propria della geografia politica dei bambini includeremo così anche soggetti convenzionalmente considerati adolescenti, nella convinzione che quel che è più rilevante nelle pratiche spaziali di questa fascia di età sia la differenza – e, alle volte, la contrapposizione – con il mondo degli adulti (Valentine, 1996b). Naturalmente, l'infanzia non può in alcun modo essere considerata una categoria omogenea e qualunque discorso intorno alla spazialità dei bambini deve tenere conto delle differenze che attraversano i soggetti che ne fanno parte (Valentine, 1996a, p. 587). Sebbene alla categoria di infanzia siano spesso associati tratti quali la vulnerabilità, la dipendenza, l'innocenza o la spensieratezza, non bisogna dimenticare che questi sono parte di una visione stereotipata che spesso non trova alcun riscontro nella materialità delle esperienze di coloro che appartengono a questa fascia di età. La complessità e l'ambiguità costitutive dell'infanzia come costruzione sociale vanno infatti affrontate in una prospettiva intersezionale che tenga conto di altri assi identitari, quali la classe, la razza, l'etnicità, il genere e così via. Come sottolineano Matthews e Limb, esistono tante 'infanzie' quanti i bambini che le incarnano, con le loro differenze e le loro specificità (1999, p. 65). Per questa ragione non c'è discorso sull'infanzia, compresi quelli qui presentati, che possa prescindere dal riconoscimento del carattere necessariamente instabile e provvisorio di ogni sua affermazione generalizzante.

3. RECLAMARE IL DIRITTO AD ASPIRARE. – In una recente raccolta di saggi dal titolo *Il futuro come fatto culturale*, dedicata alla sua decennale esperienza di ricerca-azione negli slum di Mumbai, l'antropologo indiano Arjun Appadurai si interroga su come ripensare la relazione fra cultura e futuro. La nozione di cultura, troppo a lungo ancorata a tradizioni e patrimoni del passato, va secondo l'autore radicalmente riorientata verso il futuro. In questo senso, coltivare aspirazioni e immaginare scenari alternativi rappresentano una capacità culturale che non può in alcun modo essere trascurata, anche per via del legame fra questa e la povertà urbana. Le aspirazioni, infatti, non sono mai semplicemente individuali, ma derivano da norme sociali e culturali più ampie: “[Questo] Significa che quanto meglio stai (in termini di potere, dignità e risorse materiali), tanto maggiore sarà probabilmente la consapevolezza dei collegamenti fra la maggiore o minore vicinanza degli oggetti a cui aspiri” (Appadurai, 2013, p. 258, trad. it. 2014). La possibilità stessa di prefigurarsi un futuro è il prodotto di vincoli normativi, condizioni sociali, risorse materiali. Negli slum di Mumbai – racconta Appadurai – questa capacità è a rischio, assottigliata da disuguaglianze e privazioni. Se la capacità di aspirare si riduce all'inasprirsi delle condizioni di povertà e vulnerabilità, allora diviene decisivo lavorare per cercare di rafforzarla attraverso la pratica, l'esplorazione e la protesta (2013, p. 260). Incrementare la capacità di immaginare futuri possibili e rivendicarli attraverso la forma della protesta sono, come vedremo, le due tattiche suggerite da Appadurai per cercare di aprire nuovi spazi di agency politica.

Sebbene la riflessione sulle aspirazioni non sia esplicitamente riportata al mondo dell'infanzia, è proprio sul terreno delle geografie dei bambini che questa può da un lato rivelare con forza il suo portato politico e la sua carica trasformativa, dall'altro contribuire a scardinare alcune ortodossie concettuali che contraddistinguono il dibattito interno alla disciplina. Come abbiamo più su mostrato, il perno epistemologico intorno al quale negli anni è stata costruita la geografia politica dei bambini è consistito nel riconoscimento dei bambini come attori sociali e politici. L'insistito richiamo all'agency dei bambini, come segnalano in una recente critica Sarah Holloway, Louise Holt e Sarah Mills (Holloway *et al.*, 2019), è divenuto una sorta di mantra replicato con scarsa attenzione teorica. Attraverso una fitta rassegna di lavori sul tema, le autrici pongono il concetto di agency al centro di un'attenta ricognizione critica che prova a scandagliare le differenti forme e strutture attraverso cui si articola la soggettività dei bambini e a rimettere in discussione i postulati che spesso la accompagnano. Per esempio, la presupposizione che l'agency dei bambini sia sempre positiva si scontra con la materialità dei casi e dei contesti, rimuovendo dalle nostre analisi le situazioni in cui i bambini riproducono strutture di oppressione e disuguaglianza (Sparks, 2016). O, ancora, l'enfasi sull'autonomia dei bambini in quanto attori sociali indipendenti rischia di mancare il carattere profondamente relazionale della loro agency, vale a dire la

loro capacità di agire in contesti di forte dipendenza inter- e intra-generazionale (Bartos, 2012). Come sottolinea Deborah Durham, questa celebrazione irriflessa dell'agency dei bambini poggia peraltro su una sorta di paradosso epistemologico, dal momento che si fonda su un'idea liberale di soggettività autonoma che storicamente si afferma in seno a quella stessa tradizione illuminista che esclude bambine e bambini dal proprio orizzonte teorico e politico (Durham, 2008, p. 152).

Se vogliamo raccogliere la sfida critica lanciata da queste autrici e problematizzare la questione dell'agency nelle geografie dei bambini, la categoria di aspirazione può a mio avviso rappresentare un utile strumento teorico per almeno tre ragioni. Anzitutto, il suo costitutivo legame con la dimensione del futuro consente di scartare una visione della soggettività come qualcosa di compiuto e predeterminato e, proiettandola costantemente in avanti, suggerisce quanto questa sia al contrario contingente e mutevole, come si adatti di volta in volta ai contesti e alle pratiche. Le aspirazioni, infatti, non sono necessariamente positive e il loro farsi è sempre il prodotto di incontri, circostanze e condizioni non prevedibili. In secondo luogo, come abbiamo già ricordato, l'aspirazione nella formulazione che ne offre Appadurai è sempre una capacità collettiva (Appadurai, 2013, p. 258, trad. it. 2014). Ripensare l'agency dei bambini come esito di pratiche di aspirazione significa assegnare un ruolo chiave alla dimensione relazionale: le aspirazioni non sono desideri individuali, ma al contrario si costruiscono e si coltivano dentro le relazioni. La loro fragilità e la loro forza poggiano esattamente su questo presupposto. Così come sono esposte ai colpi della povertà e delle condizioni di vulnerabilità sociale, culturale ed economica, allo stesso modo possono essere consolidate e ampliate attraverso un costante lavoro sulla capacità di rivendicare spazi di speranza e sulla necessità di farlo insieme. Infine, per le ragioni che abbiamo appena illustrato, le aspirazioni consentono di politicizzare la questione dell'agency nelle geografie dei bambini. La categoria di aspirazione, infatti, poggia su una lettura della temporalità futura fortemente politica e la rende operativa nel presente. Nel tentativo di scartare la logica che guarda al futuro come a una scena di là da venire su cui proiettare le necessità o le speranze del presente attraverso una relazione di successione, Ben Anderson suggerisce per esempio di ripensare la categoria di futuro come insieme aperto e plurale di possibilità che si dispiegano nella contingenza del qui e ora (Anderson, 2010). Una geografia del possibile, dunque, che si propone di indagare questa multiforme 'presenza del futuro' negli spazi vissuti del quotidiano e che sembra riecheggiare la lezione di Giuseppe Dematteis. Nel suo *Le metafore della terra*, il geografo torinese invita a tornare a pensare e a praticare la geografia nella sua forma 'fantastica', intesa come ricerca di alternative capaci di sottrarsi e di ribellarsi all'ordine esistente delle cose e alle sue necessità. "Descrivere le condizioni dell'emergere nel presente di ciò che è nuovo e inatteso" (Dematteis, 1985, p. 121) è la strada che la geografia deve seguire, avviando un serio dialogo con il

mondo in trasformazione. In questo senso, la categoria di aspirazione può tenere insieme da una parte la critica all'ordine esistente delle cose, dall'altra il potenziale immaginativo che ogni politica del cambiamento richiede.

Nei prossimi due paragrafi cercheremo di comprendere come la riflessione sulle aspirazioni urbane possa incrociare le geografie materiali dei bambini e delle bambine attraverso l'analisi del caso del quartiere CEP di Palermo. Dapprima proporrò una contestualizzazione socio-spaziale e storica del CEP, in seguito cercherò di restituire in chiave critica i processi che mi hanno vista direttamente impegnata sul territorio durante il percorso di ricerca-azione che ho qui condotto.

4. IL CEP FRA POLITICHE DI ABBANDONO E DIRITTO ALLA SOPRAVVIVENZA. – A osservarlo dall'alto delle immagini satellitari, il quartiere CEP⁷ di Palermo si presenta come un trapezio poggiato sull'asse di viale Michelangelo, alla periferia ovest della città (Fig. 1). Su un'area di trenta ettari, fino agli anni Cinquanta occupata da campi e agrumeti, sveltano oggi all'incirca novanta edifici, la maggior parte dei quali presenta quattro o più elevazioni e caratteristiche tipiche dell'edilizia residenziale pubblica della seconda metà del secolo scorso. Qui, come vedremo, a partire dalla metà degli anni Sessanta si stabiliscono perlopiù abusivamente famiglie provenienti da diverse aree del centro storico della città e dei comuni limitrofi, ciascuna con una storia e un modo di vivere lo spazio urbano peculiari, dando vita a un tessuto sociale disomogeneo e attraversato da fratture ancora oggi ben visibili.

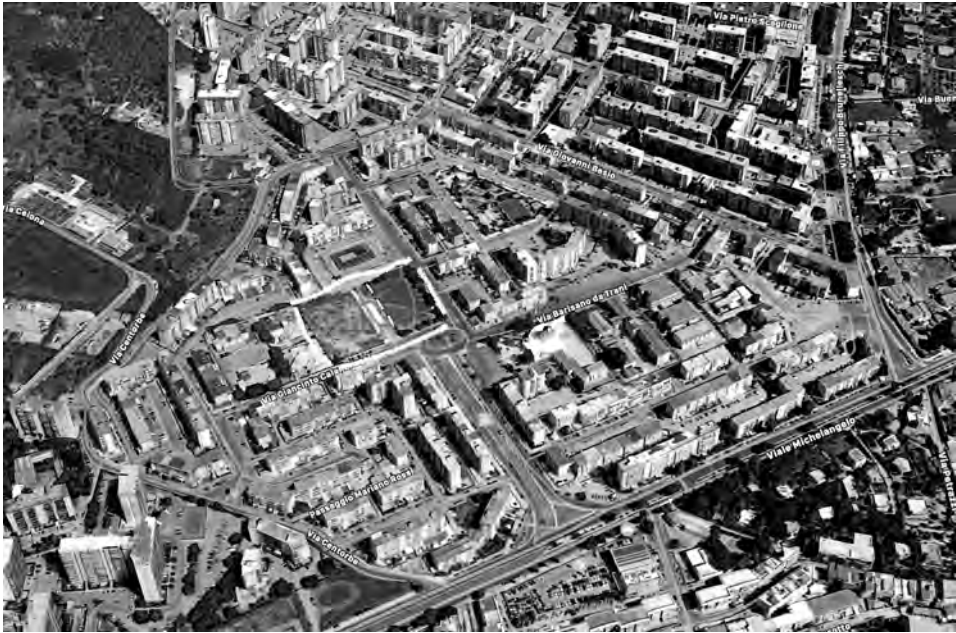
Con i suoi cinquemila abitanti, di cui oltre un terzo interrompe gli studi dopo la licenza elementare e almeno un quinto è formalmente disoccupato⁸, il CEP⁹ rappresenta oggi uno dei quartieri più violentemente marginalizzati di Palermo¹⁰, che alle gravi condizioni di vulnerabilità socioeconomica caratteristiche di molte altre zone della città unisce una storia di abbandono da parte non solo delle istituzioni ma anche del terzo settore che ha impresso segni profondi sul territorio

⁷ Dal momento che, nonostante una delibera comunale del 1997 abbia sostituito l'acronimo "CEP" (Comitato di Coordinamento di Edilizia Popolare) con "San Giovanni Apostolo" (dal nome della parrocchia), gli abitanti del quartiere continuano a utilizzare il toponimo originario, si è scelto nella ricerca di mantenere questa denominazione.

⁸ Dati elaborati attraverso il Sistema Informativo Geografico dell'Istat (Gistat), 2011.

⁹ Sebbene l'UPL San Giovanni Apostolo abbia un'estensione maggiore, ho preferito restringere il campo di ricerca e di intervento entro i confini del cosiddetto trapezio per ragioni di ordine storico (il nucleo originario del quartiere è contenuto entro questi confini e diverge per tipologia edilizia e caratteristiche abitative dalle aree di più recente costruzione), sociale (l'area esterna ai confini presenta caratteristiche socio-economiche profondamente differenti), di autorappresentazione (i confini percepiti dai residenti ricalcano, con alcune ovvie variazioni, quelli del trapezio).

¹⁰ Nonostante condivida con il più noto quartiere ZEN di Palermo decenni di politiche di abbandono e disinvestimento (Fava, 2008), il CEP si contraddistingue per una carenza strutturale di interventi di inclusione sociale e contrasto alle disuguaglianze. Come vedremo, gli unici presidi sociali presenti nel quartiere sono l'associazione legata alla parrocchia e la scuola.



Fonte: rielaborazione dell'autrice da GoogleMaps.

Fig. 1 - Il quartiere CEP/San Giovanni Apostolo e particolare dell'area di via Calandrucci

(Giampino *et al.*, 2020). Riprendendo le parole di Ananya Roy, quel qui mi preme qui sottolineare non è tanto la condizione di marginalità in cui versano il CEP e molte altre ‘periferie’ del mondo, quanto la capacità di marginalizzazione come tecnologia peculiare di governo urbano (Roy *et al.*, 2019, p. 28). Come vedremo, infatti, le politiche di abbandono che caratterizzano quest’era di neoliberalismo urbano hanno confinato spazi e persone in una dimensione apparentemente slacciata dal resto della città e dalle sue dinamiche di governo, imprimeandosi violentemente sulle loro storie e geografie (Peck, 2012; Tulumello *et al.*, 2019; van Lanen, 2020).

Oggi all'incirca un abitante ogni cinque al CEP è una bambina o un bambino che, come abbiamo visto nei precedenti paragrafi, fa esperienza del proprio quartiere e degli spazi che lo compongono secondo modalità del tutto peculiari. La forte presenza dei bambini in questa porzione di città è un tratto che ricorre nella sua storia oltre che nella sua geografia. Specie durante la prima fase insediativa, intorno agli anni Sessanta, moltissimi erano i bambini e le bambine che si stabilirono negli edifici di nuova costruzione insieme alle proprie famiglie e che costruirono pratiche e forme di appropriazione di quegli spazi ancora in costruzione. Se la geografia politica dei bambini fornisce approcci e strumenti utili a leggere qualunque

spazio in questa prospettiva, il quartiere CEP rappresenta sicuramente un terreno di indagine particolarmente fertile per questo genere di riflessioni.

La genesi del CEP è legata a doppio filo con la storia degli interventi di edilizia residenziale pubblica in Italia e, più nello specifico, con lo stretto legame fra questione abitativa e sviluppo urbanistico nella città di Palermo (Badami, 2012; Picone e Schilleci, 2012)¹¹. Sebbene il progetto del nuovo quartiere-satellite¹² con le sue aree dedicate ai servizi e alle strutture di interesse collettivo, all'edilizia pubblica e a quella di iniziativa privata rispondesse a una logica di integrazione, la sua realizzazione si rivela presto una radicale sconfessione di tali presupposti. Le lunghe e complesse fasi progettuali e realizzative da un lato e le impreviste dinamiche insediative dall'altro hanno infatti tradito le logiche che avevano sostenuto il progetto originario e aggravato i processi di marginalizzazione socio-spaziale ancora oggi in atto (Giampino *et al.*, 2020, pp. 45-6). In particolare, il terremoto del 1968 trasforma radicalmente gli assetti urbani e sociali del CEP e dell'intera città, portando nelle settimane successive oltre cinquemila sfollati a trasferirsi dal centro storico nel nuovo quartiere. Con il loro arrivo, la composizione sociale del CEP cambia radicalmente. I 'nuovi abitanti', nelle testimonianze¹³ di chi si era trasferito negli anni precedenti, introdurrebbero degrado e delinquenza fra le vie del quartiere, dando avvio a una lunga storia di fratture e conflitti interni le cui risonanze arrivano ai nostri giorni. A partire dagli anni Settanta, tuttavia, la mancanza di servizi, le politiche di abbandono e il controllo mafioso del territorio trovano un argine nel ruolo attivo della parrocchia e nella costituzione di un comitato di quartiere, un organo informale composto da abitanti, politici, volontari. Nonostante gli sforzi, analfabetismo, disoccupazione, precarietà abitativa, sposi-bambini¹⁴, violenza sulle donne¹⁵ e sui minori rappresentano il prodotto tangibile della mancanza di qualunque investimento sulle politiche sociali nel quartiere. La scuola, la parrocchia e l'associazione costituiscono infatti nell'arco di questa fase gli unici tre soggetti in grado di fare da argine al vuoto delle istituzioni e di costruire spazi di aggregazione in un quartiere ancora attraversato da violente fratture fra vecchi e nuovi abitanti. Le 'isole' di divisione e diffidenza di cui scriveva il parroco del quartiere nei primi anni Settanta (Russo, 2009) sembrano imprimeresi sulle geografie del CEP attraverso tutte le fasi della sua storia.

¹¹ Le principali fonti di cui mi sono servita in quest'opera di ricostruzione sono (I) le interviste e le storie di vita raccolte con gli abitanti, specie con coloro che hanno vissuto da bambini la genesi del quartiere e i suoi primi sviluppi; (II) lo spoglio di alcuni quotidiani locali e nazionali, con particolare riferimento agli eventi successivi al terremoto del 1968; (III) le poche fonti bibliografiche riguardanti il CEP e la sua storia.

¹² Il progetto rientra fra gli interventi del secondo settennio del piano INA-casa realizzati fra il 1957 e il 1964 (Di Biagi, 2002).

¹³ Interviste in profondità svolte fra aprile e maggio 2019.

¹⁴ Si rimanda all'articolo di Ugo Baduel, "Nel rione degli sposi bambini", in *L'Unità* (17.04.1976).

¹⁵ Intorno alla sezione del PCI e all'attivista Lucia Mezzasalma gravitava un buon numero di donne del quartiere che aveva aderito all'UDI e promuoveva battaglie di emancipazione femminile. Cfr. Baduel, "Parlano le donne di Palermo", in *L'Unità* (9.04.1976).

5. UNO SPAZIO PER ASPIRARE: FARE RICERCA-AZIONE AL CEP. – La prima volta che sono arrivata al CEP la mia attenzione è stata catturata da un enorme spazio aperto, appena oltre la fermata del tram, la cui vista era incorniciata dal profilo di uno dei rilievi che circondano la città di Palermo: tre aree contigue di poco più di un ettaro, due delle quali in evidente stato di abbandono, la terza che invece mostrava i segni di diversi tentativi di recupero, nessuno dei quali poteva dirsi completamente riuscito (Fig. 2). Nel corso delle settimane successive, l'immagine di quel vuoto si è sovrapposta da una parte alle linee e alle forme dei piani che sul finire degli anni Cinquanta avevano previsto in questo spazio la realizzazione di un numero sorprendente di servizi per il quartiere, dall'altra alle aspirazioni che molti prima di me avevano proiettato su quello spazio, riuscendo in alcuni casi a realizzarle per brevi periodi di tempo e progetti estemporanei. L'area di via Calandrucci aveva ospitato un campo da bocce, due campi da calcio, spogliatoi, aree ristoro e giostre per i più piccoli. Nulla di tutto questo aveva impresso segni permanenti sul territorio, ma quando ho cominciato il laboratorio di quartiere con le ragazze e i ragazzi dell'Associazione San Giovanni Apostolo ho capito che segni ben più durevoli erano rimasti nell'immaginario dei miei interlocutori.



Fonte: fotografia dell'autrice.

Fig. 2 - L'area di via Calandrucci

5.1 *Metodologie differenziate.* – Prima di analizzare l'esperienza laboratoriale, sono necessarie alcune considerazioni sulle metodologie adottate. Per le ragioni esplicitate nel paragrafo teorico, il presupposto epistemologico da cui questo percorso ha preso le mosse è consistito nel riconoscere che ciascun bambino costruisce e organizza uno specifico sapere sugli spazi di cui fa esperienza, nella formazione del quale interferiscono le differenze di classe, di genere e così via. Spostare l'attenzione dalla dimensione della percezione, frequentemente richiamata negli studi sulla geografia dei bambini (Ansell, 2009; Mitchell *et al.*, 2007) a quella del sapere significa riconoscere ai bambini il ruolo di soggetti attivi anche nella produzione e nella condivisione di veri e propri saperi geografici (Delcasino *et al.*, 1997, p. 40). Seguendo i presupposti della ricerca-azione partecipativa (Kindon *et al.*, 2007; Lambert-Pennington e Saija, 2020), la sfida è allora consistita nel riconoscere da una parte l'esistenza di una pluralità di saperi, dall'altra l'impossibilità di ordinarli gerarchicamente. Combinare insieme saperi eterogenei e alle volte contrastanti, riflettere collettivamente sui contenuti di tali saperi e sulle modalità attraverso cui condividerli, ha richiesto una mobilitazione di metodologie e approcci differenziati, nel difficile tentativo di costruire un 'campo in comune' (Katz, 1994, p. 70). Per queste ragioni ho scelto di utilizzare una metodologia mista qualitativa (Meth e McClymont, 2009), modulando di volta in volta tecniche e approcci a seconda dei contesti, dei soggetti, delle interazioni. La contingenza e la peculiarità delle relazioni che hanno prodotto il campo della ricerca hanno pertanto richiesto una mobilitazione di strumenti eterogenei, ciascuno calibrato sul differenziale di potere fra il mio posizionamento e quello degli attori coinvolti. Così, se nell'interazione con gli attori istituzionali (assessori, dirigenti, consiglieri di circoscrizione) ho fatto prevalentemente ricorso alle metodologie tradizionali della ricerca qualitativa, *in primis* interviste in profondità e analisi critica del discorso (Wodak e Meyer, 2009), maggiori spazi di sperimentazione sono stati invece ricercati nelle relazioni con i residenti, con i quali la principale tecnica utilizzata è stata quella delle storie di vita condotta entro spazi di interazione il più possibile informali (Rogaly, 2015)¹⁶. Nel corso del laboratorio con le ragazze e i ragazzi dell'Associazione San Giovanni Apostolo, infine, le metodologie tradizionali (questionari, sopralluoghi, tecniche visuali) sono state oggetto di una rivisitazione non sempre riuscita in chiave partecipativa. Ciascuna di esse, infatti, è stata illustrata ai ragazzi attraverso delle simulazioni e poi rielaborata da loro in modo che potessero utilizzarla in prima persona per esplorare le geografie del CEP. Così, i ragazzi sono stati chiamati a costruire e somministrare questionari, pensare e organizzare sopralluoghi, praticare

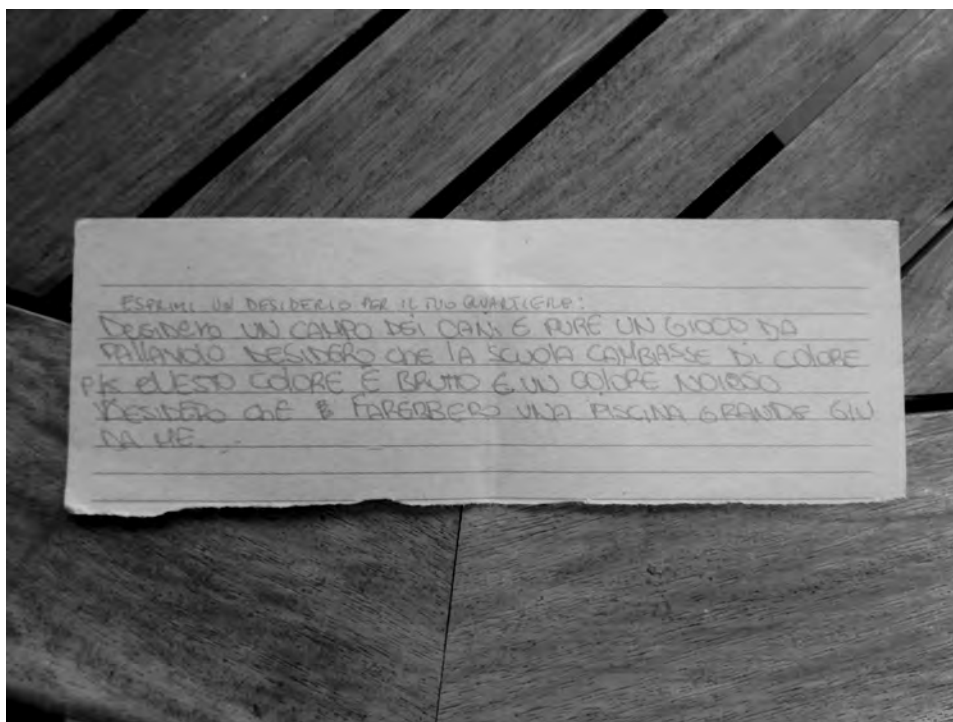
¹⁶ Durante il percorso di ricerca sono state raccolte ventiquattro interviste in profondità e sei storie di vita dei residenti nel quartiere. In uno di questi casi, durante l'incontro, gli album fotografici di famiglia sono stati oggetto di *photo-elicitation* (Bignante, 2010), trasformando gli stimoli visuali nell'origine di racconti legati al quartiere.

la tecnica del *photovoice* (Breny e McMorrow, 2021; Frisina, 2012; Johnsen *et al.*, 2008; Lombardi-Diop e Romeo, 2005) rideclinata in versione social. Questo assetto metodologico il più possibile destrutturato è stato un tentativo di risposta alla necessità di costruire spazi, strumenti e condizioni in forza dei quali i soggetti con cui ho interagito potessero prendere la parola e dare loro stessi voce e occhi alle proprie aspirazioni.

5.2 *Il laboratorio di quartiere.* – Il laboratorio di quartiere e le relazioni che lo hanno attraversato sono stati la mia prima chiave d'accesso al CEP e alle sue dinamiche. Il lavoro teorico e pratico sugli orizzonti di aspirazione dei ragazzi rispetto allo spazio urbano e alle sue possibili trasformazioni ha rappresentato il terreno sul quale ho provato a costruire temi, strumenti e attività del laboratorio (Fig. 3). Iniziato ad aprile del 2019 e conclusosi a giugno dello stesso anno, il laboratorio ha coinvolto un gruppo di ragazze e ragazzi di età compresa fra gli undici e i quattordici anni¹⁷ e si è strutturato attraverso incontri settimanali nei locali dell'Associazione e per le strade del quartiere. Sopralluoghi tematici, tecniche di autofotografia, mappature dal basso, dibattiti e dialoghi hanno fatto da sfondo alla costruzione del gruppo e al mio graduale e non sempre riuscito inserimento al suo interno. Sebbene molte siano le questioni connesse alla costruzione del laboratorio, l'attenzione si concentrerà qui sulle pratiche spaziali attraverso cui il percorso di ricerca-azione si è dispiegato e su come le dinamiche di partecipazione abbiano contribuito a produrre spazi di relazione, dialogo e conflitto all'interno dei quali ogni posizionamento è divenuto irrimediabilmente problematico. Nella parte finale del paragrafo ci soffermeremo infine su alcune delle attività svolte nel corso del laboratorio.

La città ha rappresentato nel corso del laboratorio una scala ambigua con cui interagire. La percezione di una distanza difficile da colmare ha accompagnato i discorsi e le rappresentazioni dei partecipanti. Il tram, che dal 2015 collega in una dozzina di minuti il CEP a uno snodo di trasporti vicino al centro, ha certamente accorciato questa distanza, permettendo ai ragazzi di “scendere in città” il sabato pomeriggio e trascorrere lì il proprio tempo libero. Tuttavia, il desiderio di mobilità è emerso in forme inaspettate durante uno degli incontri, quando il satellite di GoogleMaps è diventato un surrogato virtuale di viaggi e spostamenti e quella che nelle mie intenzioni avrebbe dovuto essere un'occasione per riflettere sul loro quartiere si è presto trasformata nella richiesta di sorvolare, con lo sguardo fisso sullo schermo, destinazioni “lontane”, come lo stadio o la spiaggia.

¹⁷ Fin dal primo incontro mi è stato affiancato un mediatore scelto fra i giovani volontari del centro aggregativo.



Fonte: fotografia dell'autrice.

Fig. 3 - "Esprimi un desiderio per il tuo quartiere"

Se costruire un percorso di ricerca azione partecipativa significa inevitabilmente contribuire a produrre spazi di relazione e di conflitto, fra questi un ruolo di primo piano ha avuto l'aula dove per alcune settimane ho incontrato le ragazze e i ragazzi e le trasformazioni che l'hanno attraversata nel corso delle settimane: la mia posizione al suo interno e, forse più ancora, le loro si sono ri-assemblate innumerevoli volte e il dialogo fra noi ha lasciato gradualmente spazio all'emergere di pratiche e modi di interazione più fluidi. Questo non ha naturalmente annullato il differenziale di potere presente all'interno dell'aula, con il quale ho dovuto fare faticosamente i conti in più occasioni, ma mi ha permesso di riflettere su come rimetterlo in circolo attraverso pratiche e relazioni. L'atteggiamento dei ragazzi nei primi giorni mi aveva per esempio rivelato quanto poco fossero abituati a forme meno gerarchiche di interazione e quanto invece si trovassero a proprio agio dentro ruoli perlopiù passivi e assetti rigidamente codificati. Non è casuale che questi assetti venissero stravolti in occasione dei sopralluoghi di quartiere: lasciare l'aula e percorrere i larghi viali del CEP significava sperimentare inedite configurazioni di

relazione, dove non soltanto i ragazzi riuscivano a rinegoziare quella forma di *thin agency* tipica dei contesti altamente restrittivi (Klocher, 2007; Payne, 2012) che in aula risultava in qualche modo inibita, ma anche i più restii a mettersi in gioco trovavano nello spazio di quartiere un'occasione per raccontare e raccontarsi.

Le rappresentazioni, specie quelle visuali, sono l'altro campo su cui le possibilità di *agency* dei partecipanti si sono manifestate con maggiore forza. Mappare il quartiere, fotografarne i punti di forza e quelli di debolezza, inventare *hashtag* e storie per raccontarlo attraverso Instagram sono state attività decisive nella costruzione del percorso. Fin dalle prime interazioni con e fra i partecipanti è emerso quanto la questione della rappresentazione del quartiere fosse sempre il prodotto di una tensione fra auto- ed etero-rappresentazione e quanto profondamente lo sguardo *sul* quartiere interferisse con qualunque tentativo di raccontare e raccontarsi. Ne è un esempio quanto accaduto durante il primo incontro del laboratorio, quando nel discutere dei nomi del quartiere e del loro significato (cfr. nota 7) un ragazzo ha sciolto l'acronimo CEP in 'Centro Elementi Pericolosi', rivendicando l'efficacia e la forza di una definizione connessa alla visione stigmatizzante che contraddistingue la relazione fra il quartiere e il resto della città e innescando così un'ampia gamma di reazioni e commenti fra i partecipanti.

Le metodologie visuali, come già accennato, hanno avuto un ruolo chiave nel processo di costruzione del laboratorio, in linea con quanto espresso dagli stessi partecipanti in occasione del *brainstorming* preliminare in cui è stato domandato loro quali fossero le loro aspirazioni per il laboratorio che di lì a poco avremmo svolto. Due incontri sono stati così dedicati all'organizzazione del *photo-walk* (Fig. 4), una camminata di quartiere realizzata utilizzando la tecnica del *photovoice* (Pyry, 2013; Templeton, 2020). I partecipanti sono stati dapprima suddivisi in due gruppi, ciascuno dei quali è stato chiamato a immaginare e costruire un itinerario che toccasse i luoghi più significativi della loro quotidianità, con particolare attenzione al tema delle aspirazioni urbane. Per ciascuna tappa avrebbero dovuto indicare una tipologia fra le seguenti: luoghi in cui mi sento a mio agio; luoghi in cui non mi sento a mio agio (efficacemente definiti dai partecipanti i luoghi dello *scafazzo*); luoghi che mi piacerebbe poter trasformare. Il kit fornito ai ragazzi la mattina della camminata constava soltanto di una carta del quartiere e una penna colorata per tracciare gli itinerari e segnare alcune annotazioni. Ciascuno di loro aveva inoltre con sé il proprio smartphone per raccontare il quartiere attraverso la fotografia. Abbiamo così creato un profilo Instagram dedicato al laboratorio dove condividere le fotografie nella forma di post o di storie, utilizzando una serie di *hashtag* precedentemente discussi insieme¹⁸.

¹⁸ Il profilo è stato successivamente rimosso per via di una sovrapposizione con il profilo dell'Associazione San Giovanni Apostolo e della confusione che avrebbe potuto generare.

Nel corso del *photo-walk*, i ragazzi mi hanno guidata lungo i vicoli, le strade e le piazze del CEP, raccontandomi storie legate a persone e attività che non avevo mai sentito nel corso dei tradizionali sopralluoghi svolti nei mesi precedenti all'avvio del laboratorio. Ho potuto apprendere dell'esistenza di una sorta di microeconomia parallela, che ricalibra i costi di gelati e bibite per i bambini e gli adolescenti del quartiere. Grazie ai loro racconti ho visto interdetti e sbarramenti difficilmente leggibili con i tradizionali strumenti della ricerca urbana, come per esempio le marcate differenze di genere nell'uso di alcuni spazi pubblici, a conferma del carattere intersezionale a cui devono costantemente essere riportati i nostri discorsi sull'infanzia (Matthews e Limb, 1999). È il caso della villa di piazza Benvenuto Cellini, spazio verde riqualificato grazie all'interessamento di uno dei politici locali e sostanzialmente interdetto alle ragazze del quartiere, che lo descrivono come un luogo di sporcizia o pericolo.



Fonte: fotografia dell'autrice.

Fig. 4 - Un gruppo di partecipanti al laboratorio durante il photo-walk

Attraverso i percorsi, i racconti e le immagini costruiti dai partecipanti un'altra geografia si è gradualmente sovrapposta a quella degli adulti, fatta di piccole botteghe, feste di piazza, memorie di campi sportivi e giostre oggi inesistenti. Le loro

spatial stories hanno così messo in discussione le conoscenze che credevo di aver acquisito sul quartiere durante la prima fase di ricognizione attraverso gli strumenti più classici dell'inchiesta urbana. Questa geografia è stata oggetto di un processo di mappatura collettiva che ha visto le ragazze e i ragazzi impegnati nel tracciare luoghi affettivi e percorsi consuetudinari, costruire una legenda e associare a determinati simboli la propria percezione degli spazi del loro quotidiano: luoghi in disuso, luoghi da evitare, luoghi di aggregazione e luoghi da riqualificare sono confluiti sulla carta del CEP attraverso l'uso di adesivi e pennarelli colorati, proiettando così sul piano un sapere territoriale collettivo e posizionato.

È a partire da questa operazione di mappatura che si è deciso di focalizzare l'ultima fase del laboratorio sull'area di via Calandrucci, che da 'zona di disimmaginazione' è stata trasformata in un terreno su cui coltivare aspirazioni, immaginare progetti, reclamare alternative. È qui che il lavoro sulle aspirazioni urbane ha trovato un perno decisivo. L'incontro conclusivo del laboratorio ha avuto infatti per oggetto e obiettivo la costruzione di un progetto di riqualificazione dal basso del campo da gioco di via Calandrucci¹⁹. In questa occasione, per la prima volta, il lavoro portato avanti nelle settimane precedenti sul diritto ad aspirare a spazi migliori per il proprio quartiere mi è sembrato avesse, almeno in parte, innescato alcuni cambiamenti nel modo in cui i ragazzi percepivano e vivevano le proprie controverse geografie. Il campo di via Calandrucci è diventato lo spazio su cui proiettare aspirazioni collettive: un campo da calcio, un campo da pallavolo, le tribune, un palco rialzato e un'area ristoro. Questo esercizio di aspirazione, perché non alimenti processi di disillusione già fortemente radicati nel quartiere, deve essere sostenuto attraverso progettualità, azioni e politiche di lungo raggio. Solo così la capacità di immaginare spazi più vivibili e di costruire alternative all'esistente potrà rafforzarsi e attivare processi di rivendicazione e cambiamento.

6. CONCLUSIONI. – C'è una domanda che ha accompagnato nel corso della ricerca tanto i percorsi di riflessione quanto quelli, più instabili, dell'azione e può essere così formulata: possono le aspirazioni urbane essere pensate nei termini di

¹⁹ I progetti e le aspirazioni costruiti nel corso del laboratorio hanno trovato una prosecuzione nei processi di riattivazione del campo di bocce di via Calandrucci realizzati nell'ambito del progetto "Riconessioni: percorsi di riattivazione della memoria urbana per riportare la periferia al centro" finanziato dal MIBAC per il programma "Creative Living Lab" e promosso dall'Associazione Sguardi Urbani (giugno 2019-settembre 2020), all'interno del quale ho svolto il ruolo di mediatrice territoriale. Fra le attività condotte nel quartiere allo scopo di riattivare il campo da bocce e l'area limitrofa è stato realizzato un workshop di fotografia a cura dei fotografi Andrea&Magda, nel corso del quale gli abitanti sono stati invitati a condividere foto e memorie private e a trasformarle in una storia collettiva. Esito di questo percorso è stata la realizzazione di un album di quartiere, donato alla biblioteca dell'Associazione San Giovanni Apostolo. Una copia digitale è consultabile sul sito di Sguardi Urbani all'indirizzo: <https://sguardiurbani.com/riconessioni>.

un diritto che le bambine e i bambini sono chiamati a rivendicare collettivamente per i propri quartieri? Sin dalla convenzione del 1989 sia la tutela dei minori sia la questione urbana sono ruotate intorno alla questione dei diritti. In forza del suo carattere politico e collettivo, mi sembra che il diritto ad aspirare possa superare tanto l'universalismo quanto l'individualismo caratteristici delle concezioni liberali del diritto (Moosa-Mitha, 2005), trovando nell'interdipendenza e nella relazione il proprio orizzonte di senso. In queste pagine ho cercato di mostrare come il lavoro sulla capacità di coltivare aspirazioni può in alcuni casi costituire un terreno a partire dal quale provare ad aprire spazi di azione politica e innescare processi di trasformazione urbana. Per scardinare le ortodossie teoriche della geografia politica dei bambini e rimettere in questione l'idea di agency che le sostiene (Holloway *et al.*, 2019) è infatti necessario un cambio di passo capace di muovere dalle concrete performance che bambine e bambini mettono quotidianamente in atto e a partire da queste riflettere su come le strutture di agency si costruiscano e si manifestino, specie in contesti in di marginalizzazione, esclusione, disuguaglianze. Il percorso di ricerca-azione nel quartiere CEP di Palermo, se da un lato ha confermato il ruolo in qualche modo fondativo delle aspirazioni nel rivendicare spazi di trasformazione, dall'altro ha messo in evidenza quanto sia complesso rafforzare queste aspirazioni in chi da anni è confinato in contesti urbani caratterizzati da condizioni strutturali di abbandono e immobilismo. Per cercare di organizzare politicamente la speranza non è infatti sufficiente riempire gli spazi e i tempi dell'attesa di idee, azioni e progettualità. Occorre piuttosto mettere in atto politiche capaci di invertire i processi di disinvestimento verso questi territori e rafforzare così gli orizzonti di aspirazione di chi li abita. Affermare il diritto ad aspirare significa allora provare a reimmaginare collettivamente lo spazio e collettivamente agire perché futuri alternativi divengano presenti possibili. È questo uno dei compiti che la geografia fantastica è chiamata con ogni suo strumento a perseguire.

Bibliografia

- Agnew J., Mamadouh V., Secor A.J., Sharp J., a cura di (2015). *The Wiley Blackwell companion to political geography*. London: Wiley Blackwell.
- Aitken S.C. (1994). *Putting children in their place*. Washington D.C.: Association of American Geographers.
- Anderson B. (2011). Preemption, precaution, preparedness: Anticipatory action and future geographies. *Progress in Human Geography*, 34(6): 777-98. DOI: 10.1177/0309132510362600
- Ansell N. (2009). Childhood and the politics of scale: Descaling children's geographies? *Progress in Human Geography*, 33(2): 190-209. DOI: 10.1177/0309132508090980
- Appadurai A. (2013). *The Future as a Cultural Fact*. London: Verso Books (trad. it. *Il futuro come fatto culturale*. Milano: Raffaello Cortina).

- Aries P. (1962). *Centuries of childhood: a social history of family life*. New York: Random House.
- Badami A. (2012). I quartieri di Edilizia Residenziale Pubblica a Palermo. In: Picone M., Schilleci F., a cura di, *Quartiere e Identità. Per una rilettura del decentramento a Palermo*. Firenze: Alinea.
- Baraldi C., a cura di (2001). *I diritti dei bambini e degli adolescenti. Una ricerca sui progetti legati alla legge 285*. Roma: Donzelli.
- Id., Maggioni G., a cura di (2000). *Una città con i bambini. Progetti ed esperienze del Laboratorio di Fano*. Roma: Donzelli.
- Bartos A.E. (2012). Children caring for their worlds: The politics of care and childhood. *Political Geography*, 31(3): 157-166. DOI: 10.1016/j.polgeo.2011.12.003
- Belotti V. (2000). La vita quotidiana di ragazze e ragazzi tra agency e ordine generazionale. In: Belotti V., a cura di, *Costruire senso, negoziare spazi. Ragazzi e ragazze nella vita quotidiana*. Firenze: Istituto degli Innocenti.
- Bignante E. (2010). The use of photo-elicitation in field research. *EchoGéo*, 11: 1-20. DOI: 10.4000/echogeo.11622
- Breny J.M., McMorro S.L. (2021). *Photovoice for social justice: Visual representation in action*. London: SAGE Publications.
- Cancellieri A., Scandurra G., a cura di, *Tracce urbane. Alla ricerca della città*. Milano: FrancoAngeli.
- De Vecchis G. (2011). *Didattica della geografia, teoria e prassi*. Torino: UTET.
- Delcasino V., Dorn M.L., Gallaher C. (1997). Interview: Cindi Katz. Creating Safe Space and the Materiality of the Margins. *DisClosure: A Journal of Social Theory*, 6: 37-55. DOI: 10.13023/DISCLOSURE.06.03
- Dematteis G. (1985). *Le metafore della terra: la geografia umana tra mito e scienza*. Milano: Feltrinelli.
- Di Biagi P. (2002). *La grande ricostruzione: il piano INA-Casa e l'Italia degli anni Cinquanta*. Roma: Donzelli.
- Di Napoli M. (2012). *La geografia culturale e sociale dei giochi*. Milano: Unicopli.
- Durham D. (2008). Apathy and agency: The romance of agency and youth in Botswana. In: Cole J., Durham D., a cura di, *Figuring the future: Globalization and the temporalities of children and youth*. Santa Fe: SAR Press.
- Elwood S., Mitchell K. (2012). Mapping children's politics: Spatial stories, dialogic relations and political formation. *Geografiska Annaler, Series B: Human Geography*. 94(1): 1-15. DOI: 10.1111/j.1468-0467.2012.00392.x
- Fava F. (2008). *Lo Zen di Palermo. Antropologia dell'esclusione*. Milano: FrancoAngeli.
- Frisina A. (2012). Rappresentare, autorappresentarsi. Il photovoice e gli sguardi dei Giovani musulmani d'Italia sulle loro città. In: Cancellieri A., Scandurra G., a cura di, *Tracce urbane. Alla ricerca della città*. Milano: FrancoAngeli.
- Giampino A., Giubilaro C., Picone M. (2020). Esplorare la povertà urbana in una prospettiva mediterranea: il caso del quartiere CEP a Palermo. *Archivio di Studi Urbani e Regionali*. 128: 38-63. DOI: 10.3280/asur2020-128004
- Giorda C. (2006). *La geografia nella scuola primaria. Contenuti, strumenti, didattica*. Roma: Carocci.

- Id. (2014). *Il mio spazio nel mondo. Geografia per la scuola dell'infanzia e primaria*. Roma: Carocci.
- Id., Puttilli M., a cura di (2011). *Educare il territorio, educare al territorio*. Roma: Carocci.
- Hendrick H. (1990). Constructing and reconstructions of British childhood: An interpretive survey, 1800 to present. In: James A., Prout A., a cura di, *Constructing and Reconstructing Childhood: Contemporary Issues in the Sociological Study of Children*. London e New York: Routledge.
- Holloway S.L., Holt L., Mills S. (2019). Questions of agency: Capacity, subjectivity, spatiality and temporality. *Progress in Human Geography*, 43(3): 458-477. DOI: 10.1177/0309132518757654
- Holt L. (2004). The "voices" of children: De-centring empowering research relations. *Children's Geographies*, 2(1): 13-27. DOI: 10.1080/1473328032000168732
- James A., Jenks C., Prout A. (1998). *Theorizing childhood*. New York: Teachers College Press.
- Ead., Prout A. (1990). *Constructing and reconstructing childhood*. London e New York: Routledge.
- James S. (1990). Is there a "place" for children in geography? *Area*, 22(3): 278-283.
- Johnsen S., May J., Cloke P. (2008). Imag(in)ing 'homeless places': using auto-photography to (re)examine the geographies of homelessness. *Area*, 40(2): 194-207. DOI: 10.1111/j.1475-4762.2008.00801.x
- Kallio K.P., Häkli J. (2011). Tracing children's politics. *Political Geography*, 30(2): 99-109. DOI: 10.1016/j.polgeo.2011.01.006
- Ead., Id. (2013). Children and Young People's Politics in Everyday Life. *Space and Polity*. 17(1): 1-16. DOI: 10.1080/13562576.2013.780710
- Katz C. (1986). Children and the environment: Work, play and learning in rural Sudan. *Children's Environments Quarterly*, 3(4): 43-51.
- Ead. (1994). Playing the Field: Questions of Fieldwork in Geography. *Professional Geographer*, 46(1): 67-72. DOI: 10.1111/j.0033-0124.1994.00067.x
- Ead. (2001). On the Grounds of Globalization. A topography for feminist political engagement. *Signs*, 26(4): 1213-1234. DOI: 10.1086/495653
- Kindon S., Pain R., Kesby M., a cura di (2007). *Participatory action research approaches and methods: connecting people, participation and place*. London e New York: Routledge.
- Klocher N. (2007). An example of 'thin' agency: Child domestic workers in Tanzania. In: Panelli R., Punch S., Robson E., a cura di, *Global Perspectives on Rural Childhood and Youth: Young Rural Lives*. London e New York: Routledge.
- Lambert-Pennington K., Saija L. (2020). To do and know something together: overcoming the obstacles and challenges. *Tracce Urbane*, 8: 6-18. DOI: 10.13133/2532-6562
- Lombardi-Diop C., Romeo C., a cura di (2005). *Postcolonial Italy. Challenging national homogeneity*. London: Palgrave Macmillan.
- Malatesta S. (2015). *Geografia dei bambini. Luoghi, pratiche e rappresentazioni*. Milano: Guerini Scientifica.
- Masini V. (1985). *Palermo: Quartieri e servizi*. Palermo: Centro Studi e Iniziative "Una città per l'uomo".

- Matthews H., Limb, M. (1999). Defining an agenda for the geography of children. *Progress in Human Geography*, 23(1): 61-90. DOI: 10.1191/030913299670961492
- Meth P., McClymont K. (2009). Researching men: The politics and possibilities of a qualitative mixed-methods approach. *Social and Cultural Geography*, 10(8): 809-925. DOI: 10.1080/14649360903305775
- Mitchell H., Kearns R., Collins D.C.A. (2007). Nuances of neighbourhood: Children's perceptions of the space between home and school in Auckland, New Zealand. *Geoforum*, 38(4): 614-627. DOI: 10.1016/j.geoforum.2006.11.012
- Moore R. (1980). Generating relevant urban childhood places: Learning from the 'yard'. In: Wilkinson P.F., a cura di, *Innovation in play environments*. London: Croom Helm.
- Ead. (1986). *Childhood's domain: Play and place in child development*. London: Croom Helm.
- Moosa-Mitha M. (2005). A difference-centred alternative to theorization of children's citizenship rights. *Citizenship Studies*. 9(4): 369-388. DOI: 10.1080/13621020500211354
- Payne R. (2012). 'Extraordinary survivors' or 'ordinary lives'? Embracing 'everyday agency' in social interventions with child-headed households in Zambia. *Children's Geographies*, 10(3): 399-411. DOI: 10.1080/14733285.2012.726071
- Peck J. (2012). Austerity urbanism. American cities under extreme economy. *City*, 16(6): 626-655. DOI: 10.1080/13604813.2012.734071
- Picone M., Schilleci F., a cura di (2012). *QUID Quartiere e identità. Per una rilettura del decentramento a Palermo*. Palermo: Città e Territorio.
- Pyry N. (2013). Sensing with' photography and 'thinking with' photographs in research into teenage girls' hanging out. *Children's Geographies*, 13(2): 149-163. DOI: 10.1080/14733285.2013.828453
- Rogaly B. (2015). Disrupting migration stories: reading life histories through the lens of mobility and fixity. *Environment and Planning D: Society and Space*, 33(3): 528-544. DOI: 10.1068/d13171p
- Roy A., Tulumello S., Pozzi G. (2019). Global margins. From the production of marginalization to space of hope. *Tracce Urbane*, 5: 26-57. DOI: 10.13133/2532-6562
- Russo G. (2009). *Il quartiere CEP di Palermo. "Amore spezzato"*. Agrigento: Amici di S. Alfonso.
- Saporiti A., Sgritta G.B. (1990). *Childhood as a Social Phenomenon. National Report. Italy*.
- Sibley D. (1991). Children's geographies: Some problems of representation. *Area*, 23(3): 269-270.
- Id. (1995). Families and domestic routines: Constructing the boundaries of childhood. In: Pile S., Thrift N., a cura di, *Mapping the subject: Geographies of cultural transformation*. London: Routledge.
- Skelton T., Valentine G. (2003). Political participation, political action and political identities: Young D/deaf people's perspectives. *Space and Polity*, 7(2): 117-134. DOI: 10.1080/1356257032000133892
- Sparks H. (2016). Exploring the geographies of privileged childhoods. *Geography Compass*, 10: 253-267. DOI: 10.1111/gec3.12267

- Squarcina E., a cura di (2009). *Didattica critica della geografia: libri di testo, mappe, discorso geopolitico*. Milano: Unicopli.
- Staeheli L.A., Kofman E., Peake L.J., a cura di (2013). *Mapping Women, Making Politics: Feminist Perspectives on Political Geography*. London: Routledge.
- Taylor P. (1989). Children and politics. *Political Geography Quarterly*, 8(1): 5-6.
- Templeton T.S. (2020). 'That street is taking us to home': young children's photographs of public spaces. *Children's Geographies*, 18(1): 1-15. DOI: 10.1080/14733285.2018.1550573
- Tulumello S., Cotella G., Othengrafen F. (2019). Spatial planning and territorial governance in Southern Europe between economic crisis and austerity. *International Planning Studies*, 25(1): 72-87. DOI: 1037//0033-2909.126.1.78
- Valentine G. (1996a). Angels and devils: moral landscapes of childhood. *Environment and Planning D: Society and Space*, 14: 581-599. DOI: 10.1068/d140581
- Ead. (1996b). Children should be seen and not heard: The production and transgression of adults' public space. *Urban Geography*, 17(3): 205-220. DOI: 10.2747/0272-3638.17.3.205
- Ead., Holloway S., a cura di (2000). *Children's Geographies: Playing, living, learning*. London e New York: Routledge.
- van Lanen S. (2020). Exclusion and sense of displacement under austerity. Experiences from young adults in Ballymun, Dublin. *ACME: An International E-Journal for Critical Geographies*, 19(1): 352-363.
- Ward C. (1978). *The Child in the city*. London: The Architectural Press.
- Wodak R., Meyer M., a cura di (2009). *Methods for Critical Discourse Analysis*. London: SAGE Publications.
- Wood B.E. (2012). Crafted within liminal spaces: Young people's everyday politics. *Political Geography*, 31(6): 337-346. DOI: 10.1016/j.polgeo.2012.05.003

Michela Lazzeroni, Massimiliano Grava*

*Dalle fabbriche ai nuovi spazi dell'innovazione:
transizioni socio-economiche
e mutamenti dei paesaggi della produzione¹*

Parole chiave: transizioni socio-economiche, aree industriali dismesse, paesaggi dell'innovazione, trasformazione urbana, strategie locali.

Il presente contributo si pone l'obiettivo di combinare l'analisi dei cambiamenti urbani generati dalle dinamiche di transizione socio-economica con lo studio delle trasformazioni di spazi industriali e l'emergere di segni e significati riconducibili ai nuovi paesaggi dell'innovazione. Partendo dagli approcci evolutivi applicati in campo geografico e adottando alcune chiavi di lettura di matrice storico-culturale elaborate dalla letteratura sul paesaggio, il lavoro ricostruisce la storia dei processi di industrializzazione, di abbandono e di recupero che hanno riguardato tre aree industriali, situate in contesti urbani di piccole e medie dimensioni della provincia di Pisa, e la loro trasformazione in luoghi dell'università, della cultura, dell'imprenditorialità *high-tech*. Oltre alla trattazione dei contenuti progettuali e del ruolo dei soggetti coinvolti, l'articolo mira ad evidenziare le nuove forme di materialità collegate ai paesaggi dell'innovazione e le interconnessioni con le tendenze di sviluppo post-fordista e le strategie promosse a livello locale.

From factories to new spaces of innovation: socio-economic transitions and changes in production landscapes

Keywords: socio-economic transitions, abandoned industrial areas, innovation landscapes, urban transformation, local strategies.

The paper aims to combine the analysis of urban changes generated by the dynamics of socio-economic transition with the study of the transformations of industrial landscapes and the emergence of signs and meanings of new innovation ones. Starting

* Università di Pisa, Dipartimento di Civiltà e Forme del sapere, Via Pasquale Paoli 15, 56126 Pisa, michela.lazzeroni@unipi.it; massimiliano.grava@unipi.it

¹ Pur essendo il lavoro frutto di una riflessione comune, i paragrafi 1, 2, 5, 6 sono attribuibili a Michela Lazzeroni, mentre i paragrafi 3 e 4 a Massimiliano Grava.

Saggio proposto alla redazione l'8 marzo 2021, accettato il 24 luglio 2021.

from evolutionary approaches applied in the geographic field and adopting some historical-cultural approaches elaborated by the literature about landscape, the work reconstructs the history of the processes of industrialization, abandonment and recovery of three spaces, in the province of Pisa, and their transformation into places for the university, for cultural activities and for high-tech entrepreneurship. In addition to the discussion about the contents of the projects and the role of the involved organizations, the paper also highlights the new forms of materiality linked to the innovation landscape and the interconnections with post-fordist development trends and local strategies.

1. INTRODUZIONE. – I processi di declino industriale e di globalizzazione delle attività produttive che hanno contraddistinto negli ultimi cinquant'anni alcune aree geografiche e settori economici nei Paesi avanzati, in particolare Stati Uniti ed Europa, hanno determinato non soltanto radicali cambiamenti dal punto di vista economico e sociale, ma anche profonde trasformazioni nelle strutture, nelle aree urbane, nei paesaggi della produzione. Sono soprattutto le città, sia di grandi che di piccole dimensioni, dove si erano localizzate le grandi industrie secondo il modello fordista e spesso secondo i connotati delle *one-company town*, a registrare una progressiva riduzione delle attività industriali e la comparsa di spazi dismessi e paesaggi dell'abbandono (Dansero e Spaziant, 2016). Questi luoghi hanno rappresentato ambiti critici per la pianificazione urbana, ma anche occasioni di recupero di spazi centrali, dove sono stati localizzati *shopping center*, luoghi di cultura e di divertimento, residenze private di prestigio, determinando sia effetti positivi sia fenomeni di *gentrification* territoriale e di omogeneizzazione culturale, in diversi casi caratterizzati da una scarsa alimentazione della memoria nei confronti di processi economici e dinamiche sociali del passato (Rodhes *et al.*, 2020).

Alla fase di deindustrializzazione ha corrisposto lo sviluppo di attività terziarie che trovano nei contesti urbani, in particolare in quelli di grandi dimensioni, la localizzazione ottimale in virtù dell'accesso alle competenze, alle informazioni, ai servizi più avanzati. La crescita di questo tipo di attività all'interno delle città più dinamiche e creative (Scott, 2014), soprattutto a partire dagli anni '90, alimenta la necessità di contenitori caratterizzati da architetture nuove, spazi di innovazione e socializzazione per accogliere nuovi soggetti e comunità di innovatori, modalità di lavoro e forme di territorialità diverse (Lazzeroni, 2013). Le aree industriali dismesse rappresentano pertanto luoghi che possono essere recuperati per rispondere a queste nuove esigenze di spazio e per accogliere, tra le varie attività, poli universitari, attività culturali e creative, incubatori per *start-up*, imprese ad alto contenuto tecnologico, *Fab-Lab*, spazi di *co-working*, ecc. (Schmidt, 2019; Cenere, 2020).

In questo scenario, il presente lavoro mira a contribuire alla letteratura sui processi di cambiamento urbano generati dal passaggio da un'economia e società industriali ad una basata sull'informazione e l'alta tecnologia, attraverso l'osservazio-

ne delle trasformazioni di spazi tipici dell'industria fordista e dello stratificarsi di segni e significati riconducibili ai nuovi paesaggi dell'innovazione. In particolare, esso si propone di integrare la lettura delle transizioni socio-economiche avvenute nel territorio pisano con l'analisi delle dinamiche di trasformazione di alcuni paesaggi produttivi urbani, collegate a progetti di recupero di aree industriali dismesse (o di parziale dismissione) e di attivazione di nuove progettualità e funzioni. L'idea di fondo è quella di interpretare questo intreccio, scegliendo una scala di osservazione micro, orientata a cogliere i processi di trasformazione di specifici spazi della produzione; il ruolo di alcuni attori e i collegamenti con le strategie urbane; l'emergere di nuove estetiche e componenti paesaggistiche connesse con i nuovi modelli di città contemporanea.

Rispondendo a tali obiettivi, il secondo paragrafo intende delineare il quadro teorico di riferimento, da cui vengono estrapolate le chiavi di interpretazione adottate, orientate sia all'osservazione delle traiettorie evolutive di lungo periodo e alla ricostruzione geo-storica delle trasformazioni del paesaggio produttivo storico, sia, in una prospettiva più culturale, all'osservazione degli attuali segni materiali e all'interpretazione delle rappresentazioni sottostanti e dei significati ad esse attribuiti. Nei paragrafi tre e quattro, tali approcci teorici vengono richiamati per definire l'impianto analitico e ricostruire la storia di spazi urbani occupati da grandi aziende, caratterizzata da fasi di territorializzazione industriale, di progressivo abbandono e di successivo passaggio a progetti di ristrutturazione e trasformazione in luoghi di ricerca, formazione, cultura, imprenditorialità ad alta tecnologia: il Polo universitario Fibonacci nell'area ex Marzotto a Pisa; il Polo tecnologico di Navacchio in una ex-distilleria (nel Comune di Cascina); i progetti culturali e scientifico-tecnologici in aree dismesse dalla Piaggio a Pontedera. Nel descrivere la trasformazione di tali spazi e l'emergere di nuovi paesaggi dell'innovazione, il lavoro si propone, nel paragrafo cinque e nelle conclusioni, di esplorare anche le finalità di recupero dei paesaggi abbandonati, i soggetti coinvolti e i legami con obiettivi di valorizzazione del passato industriale e di iniezione di nuove vocazioni, nonché le connessioni con le strategie di rigenerazione urbana e di sviluppo dell'innovazione.

2. IL QUADRO DI RIFERIMENTO TEORICO: LA GEOGRAFIA DELLE TRANSIZIONI SOCIO-ECONOMICHE E DEI NUOVI PAESAGGI POST-INDUSTRIALI. – La narrazione dei cambiamenti avvenuti nelle città a partire dagli anni '70 può essere ricostruita adottando una prospettiva geostorica, proposta già da Gambi (1973) e da diversi geografi nello studio del paesaggio, e considerando le più recenti teorie evolutive (Martin e Sunley, 2007) applicate alla geografia economica. Questi approcci pongono particolare enfasi sull'analisi dei processi di lungo periodo e sulla conseguente evoluzione dei sistemi territoriali, che si adattano, possono entrare in crisi, si trasformano, si riorganizzano e mostrano comportamenti più o meno resilienti

(Pike *et al.*, 2016; Lazzeroni, 2020). La prospettiva evolutiva stimola il ricercatore a combinare la dimensione spaziale dei fenomeni con quella temporale e a optare per una lettura di tipo storico-diacronico, consentendo di interpretare le trasformazioni del paesaggio produttivo e urbano come il frutto dell'intreccio tra processi economici e sociali del passato e quelli del presente e come risposta specifica del territorio, nelle sue diverse componenti (fisiche, istituzionali, politiche, sociali, culturali, ecc.), a tali traiettorie di sviluppo (Coenen *et al.*, 2012).

L'applicazione di questo approccio permette di focalizzare l'attenzione sulle implicazioni geografiche delle transizioni socio-economiche e sull'impatto che la successione dei vari paradigmi economici e tecnologici ha determinato sull'organizzazione territoriale e sul paesaggio urbano, in termini di dinamiche di sostituzione delle attività prevalenti, di nuovi processi sociali e insediativi, di trasformazione degli spazi produttivi (Raffestin, 2012; Lazzeroni, 2015). In merito ai processi di industrializzazione, deindustrializzazione e reindustrializzazione e ai risvolti sui mutamenti nei paesaggi produttivi e nelle connotazioni urbane è stata elaborata un'ampia letteratura che vede anche gli apporti di altre discipline, oltre a quelli della geografia, e diverse prospettive di analisi; a tale proposito, si richiamano alcuni contributi focalizzati sul territorio italiano, come quelli di Berta e Pichierri sul passaggio dall'economia della manifattura a quello della conoscenza (Berta e Pichierri, 2007; Pichierri, 2019); quelli di Lanzani e Pasqui sulle relazioni complesse tra economie, processi sociali e paesaggi (Lanzani e Pasqui, 2011; Pasqui e Capelletti, 2019); quelli di Armondi *et al.* (2019) e di D'Ovidio (2021) sui nuovi spazi del lavoro e della produzione della città contemporanea (*co-working*, *maker-spaces*, ecc.).

Andando ad analizzare le tracce che le transizioni socio-economiche hanno lasciato sulle forme del paesaggio urbano, viene richiamata in questo lavoro anche una prospettiva di analisi culturale e geo-semiotica (Cosgrove e Daniels, 1998; Vallega, 2008; Tanca, 2018), che mira a evidenziare le connessioni tra le componenti materiali e i significati sottostanti, le narrazioni e le politiche di cui esse sono espressione, le immagini elaborate dagli attori promotori e fruitori, le esperienze sensibili dei soggetti coinvolti, il conferimento di valore economico ed estetico (Besse, 2018). Di conseguenza, lo studio dei paesaggi della transizione post-industriale implica la necessità di combinare l'analisi degli elementi tangibili (strutture architettoniche, progetti di riqualificazione, interventi di ristrutturazione) con quella delle percezioni visuali ed emotive, delle interpretazioni, dei simboli, che rimandano alle diverse relazioni tra società e ambiente e alle pratiche di territorializzazione e di costruzione sociale che si sono succedute nel tempo e che hanno lasciato determinate estetiche e segni (Raffestin, 2006; Robiglio, 2016). Un approccio culturale permette dunque di integrare lo studio delle trasformazioni dei paesaggi produttivi e urbani con l'esame approfondito dei significati inseriti nelle

iniziative di recupero e come questi siano percepiti e attribuiti da una pluralità di soggetti (abitanti, fruitori, attori politici) e valorizzati nelle nuove progettualità proposte (Vecchio, 2006). In tal senso, risulta interessante interpretare i mutamenti dei paesaggi anche sul piano dei diversi processi di iconizzazione ad essi sottostanti: le aree industriali territorializzate dalle grandi fabbriche e caratterizzate dunque da un forte impatto sia sul piano visivo sia su quello dell'occupazione dello spazio, possono assumere, a seguito dei progetti di riuso e ristrutturazione, nuovi connotati materiali e simbolici legati alle nuove produzioni e narrative tipiche della città contemporanea.

Prendendo spunto da queste impostazioni, appare pertanto importante interpretare le dinamiche di mutamento degli spazi e dei paesaggi produttivi non solo come esito delle transizioni socio-economiche, ma anche nella loro stretta connessione con le intenzionalità insite nei progetti di intervento e di riqualificazione territoriale e, allo stesso tempo, con le politiche urbane che hanno caratterizzato le città contemporanee negli anni più recenti (Armondi e Bruzzese, 2017; Vanolo, 2014). Di fatto, nei progetti di trasformazione dei paesaggi industriali e di formazione di nuovi paesaggi dell'innovazione si intrecciano vari obiettivi: (i) la necessità da parte degli attori locali di rigenerare spazi abbandonati situati all'interno delle città con operazioni di recupero sostenute da soggetti pubblici o da privati, talvolta con finalità di valorizzazione culturale del patrimonio industriale, altre volte perseguendo logiche neo-liberiste e di speculazione immobiliare (Cardullo *et al.*, 2018), che rischiano di opacizzare il valore dei sedimenti della storia passata; (ii) la promozione di attività ad alta tecnologia e imprese *start-up*, secondo i modelli americani di sviluppo economico, fondati sui settori della conoscenza e dell'innovazione, incoraggiati dalle politiche promosse a diverse scale territoriali a partire dagli anni '90 (Florida e Mellander, 2017; Rossi e Di Bella, 2017); (iii) l'uso di nuove etichette e retoriche diffuse nelle strategie urbane, quali città creativa, *smart city*, *start-up city*, spesso considerate come panacea per la risoluzione della crisi del paradigma industriale², che hanno determinato effetti positivi in termini di nuova occupazione e rinascita delle città, ma anche nuove isole e barriere spaziali, esclusione di gruppi sociali, perdita di memoria dell'attività industriale passata e crisi di identità (VanHoose *et al.*, 2021).

L'esplorazione delle interconnessioni tra evoluzione socio-economica, trasformazioni dei paesaggi produttivi urbani e l'emergere di diverse narrative e tensioni

² Le riflessioni sulle dinamiche di contrazione delle attività industriali e di trasformazione degli spazi di produzione nonché sulle iniziative di rigenerazione di aree dismesse e sulla promozione di nuove attività high-tech sono diventate ancora più evidenti dopo la crisi economica globale del 2008 che ha determinato un impatto sul tessuto produttivo urbano (Armondi, 2011) e sui sistemi distrettuali contemporanei (Mattioli, 2020) e innescato ulteriori meccanismi di risposta e di pratiche di riuso.

progettuali può rappresentare un contributo alla comprensione della complessità dei processi e delle forme che caratterizzano la città contemporanea, specialmente per quanto riguarda quelle di piccole e medie dimensioni, che tentano di conciliare, nelle strategie di sviluppo locale, la valorizzazione culturale della memoria e del paesaggio legato al modello fordista con l'inserimento di nuove traiettorie, immaginari e pratiche.

3. LA RAPPRESENTAZIONE DEI CAMBIAMENTI SOCIO-ECONOMICI E PAESAGGISTICI: METODOLOGIE DI ANALISI E AREA DI STUDIO

3.1 La molteplicità delle fonti e dei metodi per l'analisi dei mutamenti dei paesaggi della produzione. – La cornice teorica illustrata precedentemente ha fornito alcune chiavi di lettura per il lavoro empirico riguardante il processo di transizione post-industriale di tre aree della provincia di Pisa, che sono state investite da processi di riqualificazione e re-infrastrutturazione. In particolare, per comprendere l'intreccio tra evoluzione socio-economica e trasformazione dei paesaggi produttivi, il lavoro si è basato sull'integrazione di diversi strumenti di analisi sia di natura quantitativa sia qualitativa. Seguendo un approccio evolutivo (Boschma e Frenken, 2011), l'analisi dei dati statistici (fonti censuarie ISTAT sull'occupazione a scala provinciale e comunale) e la produzione di database geografici e cartografie tematiche, tramite l'utilizzo di GIS, hanno consentito di ricostruire le traiettorie dei cambiamenti nel lungo periodo e di delineare il quadro di riferimento sulle dinamiche di industrializzazione e successiva deindustrializzazione e terziarizzazione avvenute nella provincia di Pisa dal dopoguerra fino al periodo più recente, in analogia a quanto avvenuto a scala nazionale e regionale.

Adottando un passaggio di scala, che ha permesso di cogliere con maggiore profondità le trasformazioni materiali e paesaggistiche determinate dai processi di transizione post-industriale, l'attenzione è stata successivamente focalizzata sulle tre aree selezionate, su cui sono state applicate diverse metodologie di indagine. In primo luogo, si è proceduto ad una sintetica ricostruzione geo-storica, attraverso la consultazione di materiale documentario e di fonti storiche catastali che hanno permesso di ricostruire i passaggi di proprietà, le dimensioni delle superfici, l'evoluzione³. Per cogliere le trasformazioni del paesaggio e dell'occupazione dello spazio sono state inoltre utilizzate fotografie aeree nell'arco temporale compreso tra il 1954 e il 2010, da cui è stato possibile dedurre le fasi di industrializzazione e

³ Strumenti utili per ricostruire le trasformazioni di spazi urbani sono state le fonti catastali archivistiche preunitarie toscane, costituite da elementi cartografici in scale comprese tra 1:650 e 1:5:000, e i registri delle Proprietà (Berti *et al.*, 2020).

di deindustrializzazione dell'area e le nuove tensioni progettuali e pratiche, portate avanti da altri attori del territorio⁴.

Sono stati, inoltre, utilizzati metodi qualitativi per effettuare una ricognizione dei progetti di recupero più recenti, dei nuovi “contenuti” inseriti, dei soggetti promotori e fruitori, delle componenti architettoniche ed estetiche, con l'obiettivo di evidenziare le finalità connesse a tali progetti, i collegamenti con le nuove narrative e visioni di sviluppo delle città contemporanee, le intenzioni (forti, deboli o assenti) verso la conservazione della memoria del passato industriale e delle impronte paesaggistiche ad esse connesse. In particolare, prendendo spunto dai lavori sui metodi qualitativi elaborati in campo geografico (DeLyser *et al.*, 2010), sono state realizzate indagini sul campo e osservazioni dirette, interviste ad alcuni soggetti chiave, analisi visuali basate sul metodo della ri-fotografia e confronto di immagini degli stessi luoghi scattate in periodi diversi (Anzoise *et al.*, 2005; Rose, 2016). In questa direzione sono stati utili anche le riflessioni maturate in campo architettonico e urbanistico sul nesso tra eredità industriale e potenzialità di riuso e risignificazione di tale patrimonio sia in senso socio-economico che culturale; l'analisi delle trasformazioni materiali di queste aree permette, infatti, di individuare tracce di ibridazione, che richiamano quella profonda relazione, di cui parla Robiglio (2017) a proposito di riuso adattivo, tra le grandi scritture della modernità e le sovrascritture della contemporaneità. Tali strumenti di indagine sono stati integrati con lo studio di documenti, informazioni disponibili sui siti web, testi concernenti i progetti e gli strumenti urbanistici, volti a cogliere anche le connessioni con le strategie di sviluppo adottate a livello locale.

3.2 Inquadramento del caso di studio: l'evoluzione economica della Provincia di Pisa. – La transizione economica nel territorio pisano dal dopoguerra ai nostri giorni è stata caratterizzata da tre fasi (Lazzeroni, 2015). Nella prima (1951-1971) si assiste al passaggio da un'economia prevalentemente agricola, che ancora occupa il 44,8% della popolazione attiva in condizione professionale nel 1951 rappresentando il primo settore, al periodo di intensa industrializzazione degli anni '50-'60, che tocca la punta di massima espansione nel 1971, contando il 49,3% della forza lavoro; tale crescita è guidata prevalentemente dalle industrie di grandi dimensioni e dalle crescenti attività artigianali e di piccole e medie dimensioni, che si espanderanno maggiormente negli anni successivi. Nella seconda fase (1971-1991), si assiste ad una crescita del settore terziario, che supera quello secondario nel 1981, e a una prima deindustrializzazione dell'economia pisana, anche se l'industria rimane un settore rilevante della provincia (40,3% della popolazione attiva nel 1991

⁴ La serie delle Ortofoto, distribuita dal Servizio Informativo Territoriale e Ambientale (SITA) della Regione Toscana, oltre a fornire informazioni geografiche, si integra perfettamente con i *layer* storici, catastali e con quelli prodotti da altri soggetti pubblici.

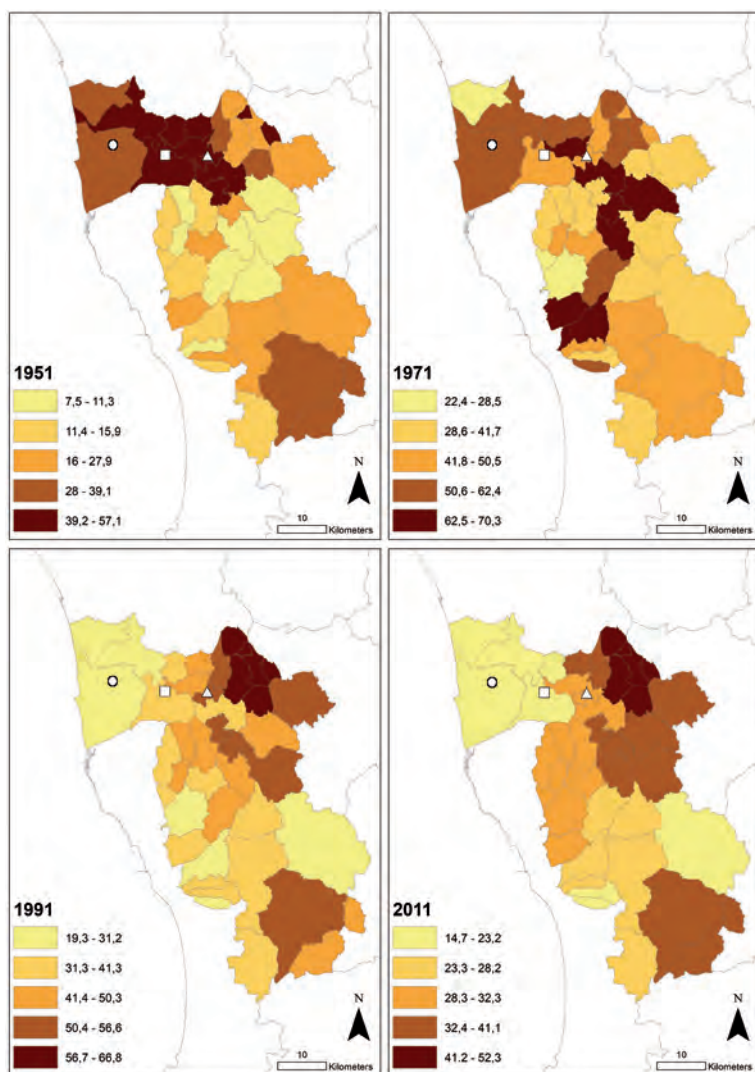
contro il 35,7 registrato a livello nazionale), trainato dallo sviluppo dei distretti industriali specializzati nella lavorazione della pelle, del tessile, del mobile, delle calzature, e dal mantenimento di alcune attività di produzione di massa, come la Piaggio a Pontedera. L'ultima fase (1991-2011) si caratterizza per un processo di de-industrializzazione più forte, accompagnato dallo sviluppo accelerato del terziario che arriva a occupare il 68,3% della forza lavoro, mentre il comparto industriale si assesta sul 28,8%. Tale *trend* è continuato negli ultimi anni tanto che l'economia provinciale, secondo le ultime rilevazioni ISTAT sulla forza lavoro, si caratterizza nel 2019 per un settore industriale che impiega il 23% di occupati del totale provinciale e un settore terziario, che si complessifica e arriva a contare il 75% dell'occupazione totale.

Relativamente alla distribuzione dei processi economici all'interno del territorio provinciale (Fig. 1), le carte che riportano le situazioni ai censimenti 1951, 1971, 1991, 2011, mostrano in forma diacronica le dinamiche di industrializzazione/deindustrializzazione nei diversi territori della provincia⁵, confermando un sostanziale "spostamento" degli assi industriali dall'area corrispondente e prossima alla città capoluogo (Comune di Pisa), in cui si concentra l'industria negli anni '50, nella direzione di Firenze lungo l'asse del Valdarno, passando per centri industriali come Pontedera e per la formazione di sistemi di industrializzazione diffusa.

Nel periodo successivo (prevalentemente negli anni '70-'80), il processo industriale investe anche alcune aree interne specializzate nell'industria estrattiva e nella lavorazione – ad esempio dell'alabastro (Volterra e comuni limitrofi) – così come in alcune attività industriali e artigianali legate alla lavorazione del legno e alla produzione di mobili (Cascina, Ponsacco); negli ultimi anni, a fronte di un declino delle attività più tradizionali e in corrispondenza anche della crisi economica globale del 2008, la specializzazione industriale rimane ancora significativa nel distretto della concia e della lavorazione della pelle (Santa Croce sull'Arno, Castelfranco di Sotto, Montopoli Val d'Arno), mentre la città capoluogo e i comuni limitrofi sono investiti da un ulteriore processo di terziarizzazione e da uno spostamento verso produzioni ad alta tecnologia e legate al settore informatico. In effetti, soprattutto negli anni '90, Pisa si evolve da città industriale a città della ricerca e del turismo, in stretta connessione con la crescita dell'Università di Pisa e delle altre istituzioni di ricerca (Scuola Superiore Sant'Anna, Scuola Normale Superiore, CNR, ecc.) e con la crescente attrattività del *brand* 'Torre di Pisa' nel panorama internazionale⁶.

⁵ I dati della serie ISTAT relativi al periodo 1951-1981 sono calcolati ponendo al numeratore la variabile "popolazione in condizione professionale" (occupati + disoccupati). Dal 1991 in poi si riferiscono alla variabile "occupati". Per l'elaborazione delle carte tematiche si è deciso di ripartire i suddetti valori in cinque classi, adottando il metodo Natural Breaks Jenks.

⁶ Dal momento in cui è stato pensato questo articolo (febbraio 2020) a quello in cui è stato redatto nella sua ultima versione (febbraio 2021), è emerso l'impatto della pandemia Covid-19, che ha



* I simboli del cerchio, del quadrato e del triangolo indicano i comuni dove sono situate le aree analizzate: Pisa, Cascina (località Navacchio), Pontedera.

Fonte: elaborazioni degli autori su dati ISTAT, Censimenti della popolazione.

Fig. 1 - Incidenza dell'occupazione nel settore industriale nei comuni della Provincia di Pisa (1951, 1971, 1991, 2011)*

messo in crisi diversi settori, ma soprattutto alcuni di quelli che contraddistinguono la città di Pisa: da una parte il turismo e le attività di *commodification* connesse, compresa la ristorazione; dall'altra le attività commerciali e di accoglienza degli studenti legate alla presenza di una università di grandi dimensioni (circa 50.000 studenti) in un città di medie dimensioni (circa 90.000 abitanti).

4. UNA LETTURA GEO-STORICA DI TRE AREE INDUSTRIALI DELLA PROVINCIA DI PISA E DELLE DINAMICHE DI TRASFORMAZIONE DEL PAESAGGIO. – Per poter pienamente comprendere le traiettorie e le valenze dei cambiamenti degli insediamenti industriali considerati in questa ricerca si è ritenuto opportuno ricorrere alla elaborazione di un quadro diacronico per ognuna delle aree considerate, ricostruirne le vicissitudini geostoriche e recuperare aspetti di similitudine e discrasia nelle vicende. I tre complessi industriali esaminati – l'area ex Marzotto, l'ex-distilleria DARSA e le aree dismesse del 'Dente' Piaggio – e la loro riconversione in nuovi luoghi della cultura e dell'innovazione sono differenti tra loro e si distinguono per transizioni socio-economiche articolate e complesse. In questa parte saranno descritte in maniera sintetica, a livello narrativo e visuale, le principali fasi che hanno contraddistinto le dinamiche di questi spazi urbani, dalle origini della caratterizzazione industriale fino alle operazioni di riconversione, rimandando al paragrafo successivo la lettura più puntuale dei più recenti progetti di riqualificazione e delle trasformazioni generate.

L'attuale Polo Fibonacci, conosciuto anche come 'complesso ex Marzotto', è localizzato in un sito industriale risalente alla metà del XIX secolo. L'area in questione, visibile nella Figura 2, è localizzata nella parte nord-orientale della città a ridosso della cinta muraria medievale e conta un'estensione di 46.875 mq (di cui 31.445 coperti)⁷ su una superficie comunale interna alle mura di 1,88 kmq.

Questa porzione della città, pur essendo interna alle mura, era sempre stata esclusa dall'edilizia abitativa e fino al 1835 era impiegata per produzioni agrarie. Con il diffondersi in Italia della prima Rivoluzione Industriale, anche a Pisa iniziano a costruirsi i primi stabilimenti industriali e negli anni '50 dell'Ottocento un cittadino di origine ebraica, Gentiluomo Isach Vita, apre nell'area la prima fabbrica tessile. Ad Isach Vita nel 1883 subentrano nella proprietà prima Pellegrino Pontecorvo (anch'egli di origini ebraiche) e nel 1937, anche per l'emanazione delle norme antisemitiche, la Società Anonima Manifatture Lane Gaetano Marzotto e figli. Insieme all'attività produttiva, anche in virtù di politiche imprenditoriali di "paternalismo illuminato", vengono costruite in questo periodo abitazioni residenziali per i lavoratori, una foresteria e un asilo nelle immediate vicinanze dello stabilimento (Torti, 2010). La fabbrica diventa dunque agente di trasformazione urbana e, attraverso le sue strutture architettoniche, viene a rappresentare un elemento visivo di notevole impatto sul paesaggio, sia per la dimensione che per la posizione interna alle mura. L'attività della Marzotto, ripresa già nel 1946 nonostante i gravi danni alla fabbrica, si avvale del clima favorevole connesso alle necessità postbelliche sino al 1968, quando la riduzione della domanda di cardati mette in crisi l'attività pro-

⁷ I dati sono ricavati dal regolamento urbanistico del Centro storico: scheda norme per le aree in trasformazione.



Fonte: elaborazioni degli autori su immagini satellitari Regione Toscana.

Fig. 2 - La localizzazione del Polo Fibonacci (complesso ex-Marzotto) nel centro storico della città di Pisa

duttiva dello stabilimento pisano, determinando poi la definitiva cessazione (Falco, 2004). Nel 1970 una porzione della fabbrica passa allora alla Intesmar di Milano (acquisita a sua volta dalla ditta di abbigliamento Foster) e in quota parte, dopo la requisizione da parte del Sindaco di Pisa, all'Industria Tessile Pisana (Torti, 2004). È a questo periodo che risale anche il primo accordo per la locazione di alcuni spazi tra l'Università di Pisa, investita in quegli anni dalla crescita esponenziale del numero degli studenti, e la Forest SpA, in fase di riduzione della produzione, rappresentando di fatto l'inizio di una nuova fase, che culminerà successivamente con la definitiva riconversione degli spazi della vecchia fabbrica.

Oltre alla ricostruzione dell'asse della proprietà, effettuata utilizzando i documenti del Catasto Generale della Toscana (1835-1940) e del Catasto Vigente

(1939-oggi), i cambiamenti geometrici dei corpi di fabbrica e degli elementi visivi dell'intera area sono stati ricomposti attraverso la selezione di fotografie aeree elaborate dal Servizio Informatico Territoriale e Ambientale (SITA) della Regione Toscana, relative agli anni ritenuti più significativi per cogliere le trasformazioni paesaggistiche (Fig. 3). Dall'analisi visuale emerge una fabbrica ancora attiva nel 1954; uno spazio dismesso nel 1988 (parzialmente utilizzato); un'area oggetto di ristrutturazione nel 1999 con il recupero dell'edificio più grande costeggiante la strada e la demolizione dello stabile situato nelle vicinanze delle mura; infine, il polo universitario Fibonacci nella configurazione del 2010 che risulta simile a quella attuale.

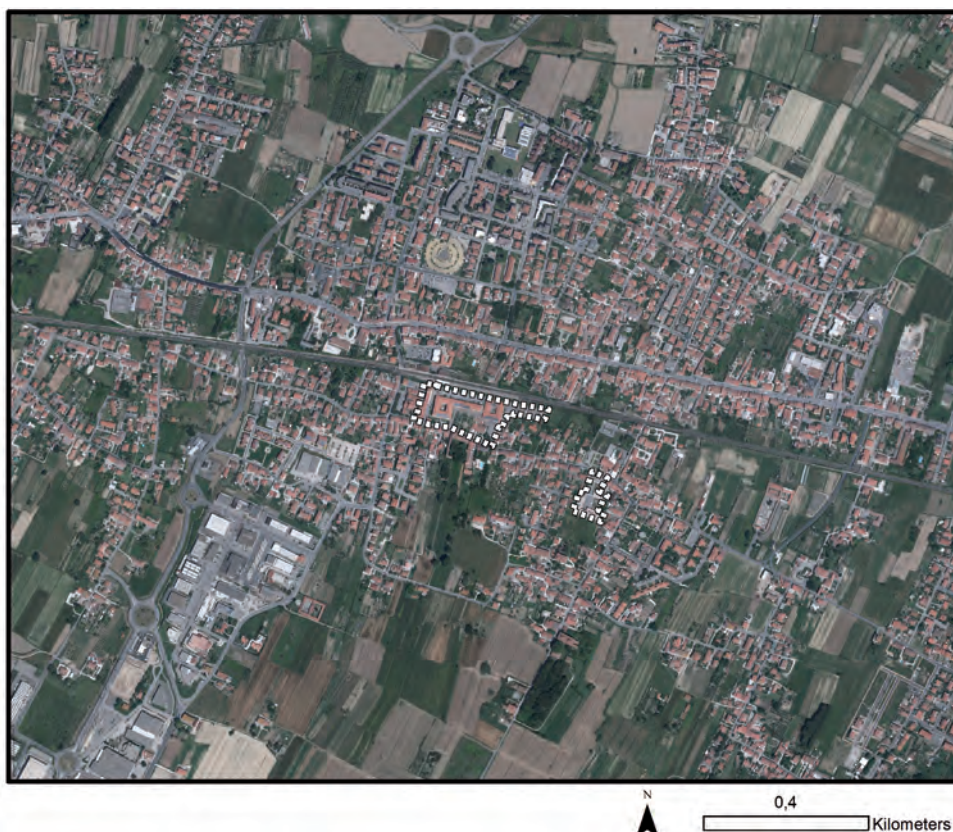


Fonte: SITA, Regione Toscana.

Fig. 3 - I cambiamenti dell'area industriale Marzotto e la riconversione in spazi per l'università

Le vicende storiche del complesso della ex-distilleria DARSA, dove ora opera il Polo Tecnologico di Navacchio, inaugurato nel 1999, riguardano un'area centrale della frazione di Navacchio (Comune di Cascina, Pisa), costeggiante dal lato sud la ferrovia che collega Pisa con Firenze (Fig. 4). I primi lotti riguardano sia il sito originario della distilleria sia l'area industriale limitrofa, mentre l'ultimo lotto, costruito nel 2014, è situato nella zona sud-est del centro urbano. Il Polo Tecnologico occupa una superficie complessiva di circa 28.000 mq, di cui circa 23.000 per i lotti 1-2-3 e 5.000 per il lotto 4.

Tale zona è stata caratterizzata da una lunga tradizione industriale sin dalla seconda metà dell'Ottocento; infatti, prospiciente al luogo in cui si trova oggi il Polo, già nel 1898 esisteva una distilleria per la produzione di vermouth, liquori e alcool intestata a Luigi Bizzetti di Alfredo. L'ubicazione in questa area è strettamente connessa ad alcuni fattori localizzativi tradizionali, in particolare la prossimità alle



Fonte: elaborazioni degli autori su immagini satellitari Regione Toscana.

Fig. 4 - La localizzazione dei lotti del Polo Tecnologico nella frazione di Navacchio (Comune di Cascina)

aree agricole di produzione della materia prima (uva) e la vicinanza alla ferrovia di collegamento Pisa-Firenze. Dopo la morte di Luigi Bizzetti, avvenuta nel 1936, gli eredi, il figlio Enzo e la vedova di Luigi chiudono e riaprono pochi anni dopo la distilleria con lo stesso nome, che sarà tuttavia venduta nel 1939 all'azienda DARSA (Distillerie Agricole Riunite Società Anonima) di Genova⁸. Il numero di operai dell'impianto di Navacchio è arrivato a toccare la cinquantina subito dopo tale acquisizione, in quanto la distilleria cascinese con la nuova proprietà, oltre ai

⁸ La DARSA, con sede a Genova, era stata costituita il 30 settembre del 1936 a Milano e disponeva, come mostrano gli atti depositati presso la Camera di Commercio di Pisa, anche di uno stabilimento a Stradella (Pavia).

prodotti alcolici, si dedica anche alla produzione di solventi estratti di olio di semi, procedimento effettuato grazie ai macchinari provenienti dallo stabilimento di Stradella (Pavia).

A metà degli anni '60, la distilleria cessa la sua attività: grazie a una visura storica sulle particelle catastali su cui insiste l'attuale complesso del Polo Tecnologico, si rileva che, all'impianto meccanografico (1987) del Catasto Vigente, il complesso è intestato alla Società Accomandita Semplice Vito Vitarelli di Alberto Vitarelli & C. (con sede a Pisa). Società, quest'ultima, che negli anni 1960/63 acquista le particelle catastali 204 e 223 (foglio 21) dalla famiglia Caniato, sulle quali poi dal 1965, come mostrano le ortofoto aeree della Regione Toscana (Fig. 5), vengono costruiti alcuni capannoni destinati ad ospitare l'attività di immagazzinaggio e vendita del vetro, oltre che ad accogliere alcune piccole e medie imprese artigianali. Nella foto del 1999, anno di inaugurazione del Polo, si rileva la ristrutturazione dell'area originaria della ex-distilleria, più prossima al centro abitato, mentre nel 2003 si nota il primo lotto costruito al posto di alcuni capannoni industriali e nel 2013 si identifica anche il secondo. Dal confronto tra le diverse istantanee si può osservare il cambiamento del paesaggio da prevalentemente agricolo, del 1954, con l'unica presenza manifatturiera, pur significativa, della distilleria ad uno più tipico del modello di industrializzazione diffusa, con attività imprenditoriali di piccole e medie dimensioni, fino ai connotati attuali che, pur conservando gli spazi e le forme del passato, mostrano i segni della riqualificazione e re-infrastrutturazione nell'ottica di accoglienza di attività e soggetti operanti nel campo delle tecnologie e dell'innovazione.



Fonte: SITA, Regione Toscana.

Fig. 5 - L'evoluzione dell'area ex-distilleria DARS: dal manifatturiero alle attività tecnologiche

Il terzo caso considerato in questa ricerca è rappresentato dall'area originaria dell'insediamento Piaggio a Pontedera (il cosiddetto Dente), oggetto di recupero e di riconversione funzionale a partire dagli anni '90. Vari studi evidenziano come la grande azienda sia diventata a partire dagli inizi del '900 la principale protagonista della crescita della città, già sede di diverse presenze manifatturiere dalla seconda metà dell'800, tanto da configurarsi nel panorama nazionale come una delle *one company town* (Lazzeroni e Meini, 2003). Come emerge nella Figura 6, ancora oggi gli insediamenti della Piaggio si estendono su una superficie piuttosto vasta della città di Pontedera, situata a sud della ferrovia e nella parte sud-occidentale del contesto urbano; il Dente, evidenziato nell'immagine satellitare, occupa circa 57.000 mq.



Fonte: elaborazioni degli autori su immagini satellitari Regione Toscana.

Fig. 6 - La localizzazione del 'Dente Piaggio' nel tessuto intraurbano di Pontedera

Partendo dalle origini di questa realtà, la Piaggio, fondata a Genova nel 1882 da Enrico, vede la costituzione due anni dopo di una nuova società da parte di Rinaldo (figlio di Enrico) che, nel 1915, acquisisce a Pisa le Officine Aeronautiche Francesco Oneto. Due anni dopo l'entrata in guerra del Regno d'Italia, Rinaldo converte l'azienda, sino a quel tempo dedicata alla costruzione di arredamento navale e carrozze ferroviarie, in produzioni belliche. Con la morte di Rinaldo (1938) i due figli, Armando ed Enrico, si occupano rispettivamente degli stabilimenti liguri (Finale Ligure e Sestri) e di quelli toscani (Pisa e Pontedera); il primo dei due rami d'azienda dedicato al settore aeronautico, il secondo, invece, a quello motociclistico, settore su cui la Piaggio investe nell'immediato dopoguerra. Le vicende dell'impianto pontederese trovano pertanto in Enrico Piaggio il fulcro intorno al quale la fabbrica spicca il definitivo salto di qualità con un ampliamento degli stabilimenti e con una politica di espansione nella città in termini di costruzione di residenze per i lavoratori e di attivazione di servizi (Fanfani, 1994)⁹. Personaggio chiave nelle fortune della Piaggio di Pontedera nel dopoguerra è anche l'ingegner Corradino D'Ascanio, che con la Vespa prima e l'Ape poi riesce a rispondere alle necessità di 'movimento postbellico' in Italia; in quegli anni, infatti, gli addetti della Piaggio passano da 800 a 6.231 (1960) per poi arrivare, nel suo apice occupazionale (1980), a 13.473 (Lazzeroni e Meini, 2006), con effetti ulteriori sui processi di espansione fisica dell'azienda nella città e sulle dinamiche di urbanizzazione.

Tuttavia, già a partire dai primi anni '80 la fase di crisi della fabbrica si fa marcata ed è testimoniata dalla progressiva riduzione di addetti che nel 1988 scendono a 6.101 unità. Una decrescita attribuibile, almeno in parte, al processo di meccanizzazione e alla significativa deverticalizzazione dei processi produttivi che vengono in parte appaltati a ditte esterne. Tale processo porta a una crescita dell'indotto Piaggio e successivamente anche all'apertura di nuovi impianti a livello internazionale. Questa progressiva deterritorializzazione, contestata dagli operai della Piaggio, ma anche dagli stessi abitanti di Pontedera, porterà all'abbandono di alcune aree produttive considerate obsolete, ma aprirà tuttavia la strada alla strutturazione di un 'progetto culturale' portato avanti soprattutto dalle istituzioni locali e dalla stessa azienda, che registra in quegli anni un cambio al vertice, con l'arrivo alla presidenza di Giovanni Alberto Agnelli. Come si può dedurre dall'osservazione delle foto dell'area nel periodo 1954-2010 (Fig. 7), si assiste a un processo di trasformazione dell'area di più antica produzione, che diventa visibile a partire dall'immagine relativa al 1999, dove si evince il recupero della ex-attrezzatura per accogliere il Museo Piaggio, mentre nelle istantanee successive si può notare la costruzione degli edifici destinati alla ricerca e all'innovazione situati di fronte al Dente.

⁹ Il Villaggio Piaggio, costruito tra il 1938 e il 1940 e ulteriormente ampliato negli anni '50, è composto da 24 residenze, abitate nel 1956 da 1200 persone; oltre alle abitazioni, sono state realizzate, secondo il modello delle città industriali, infrastrutture collettive e servizi sociali.



Fonte: SITA, Regione Toscana.

Fig. 7 - La trasformazione del Dente Piaggio: tra recupero della memoria e nuove vocazioni territoriali

5. DAL PAESAGGIO DELL'ABBANDONO AL PAESAGGIO DELL'INNOVAZIONE: NUOVE PROGETTUALITÀ, SOGGETTI, MATERIALITÀ. – Le tre aree analizzate, dopo fasi di crescita e di centralità nel panorama economico locale e regionale, conoscono in diversi momenti un processo di abbandono e di conseguente degrado. Tuttavia negli anni '90 iniziano le operazioni di recupero, inserite in progetti volti a promuovere nuove vocazioni sul territorio basate sulla cultura e sull'innovazione e ad avviare percorsi di ricomposizione e di cambiamento urbano. Le iniziative di riqualificazione e le dinamiche di trasformazione del paesaggio vengono di seguito lette attraverso tre declinazioni: a) i progetti di rigenerazione, le nuove funzioni inserite in questi contesti e i collegamenti con le strategie di sviluppo locale; b) i soggetti promotori e fruitori, che negli spazi recuperati manifestano nuove pratiche e relazioni; c) la materialità 'riversitata' di questi luoghi e le configurazioni ibride, tra vecchi e nuovi paesaggi produttivi.

5.1 *Progetti di riattivazione dei vuoti urbani e connessioni con le strategie di sviluppo locale.* – Il progetto di riqualificazione riguardante l'ex complesso Marzotto¹⁰ può essere definito *university-led*, poiché sono le funzioni di ricerca e di formazione dell'ateneo pisano a determinare negli anni '90 una nuova destinazione di uso e una nuova identità dell'area. Infatti, pur stipulando un accordo con la proprietà Forest SpA già nel 1972 per l'affitto di alcuni spazi dello stabilimento e della palazzina

¹⁰ Le informazioni relative alla ricostruzione del passaggio da area industriale a polo universitario sono state ricavate da Bernardoni *et al.* (2008) e dall'intervista realizzata al prof. Luciano Modica (10 giugno 2020), prima Direttore del Dipartimento di Matematica e poi Rettore dell'Università di Pisa. Oltre a indagini sul campo, sono state inoltre raccolte informazioni su documenti messi a disposizione dal Comune di Pisa riguardanti le fasi di approvazione del Piano di Recupero, presentato dall'Università di Pisa nel 1988 e richiesto dall'amministrazione comunale a seguito della domanda di cambiamento di destinazione di uso.

della direzione, l'Università di Pisa procede con l'acquisto del complesso negli anni '80 e successivamente con il suo recupero agli inizi degli anni '90, in risposta alla crescente domanda di spazi all'interno della città legata all'incremento della popolazione studentesca. Il progetto di recupero del complesso, seguendo i vincoli della Soprintendenza di Pisa, ha previsto la realizzazione di un primo lotto di lavori iniziati nel gennaio 1990, avente per oggetto la ristrutturazione del corpo di fabbrica principale, mentre un secondo edificio viene demolito e ricostruito, conservando le caratteristiche architettoniche del fabbricato originario. Il polo, intitolato al matematico Fibonacci, ospita il Dipartimento di Matematica, quello di Fisica, quello di Informatica, le relative biblioteche e le aule per la didattica, l'Istituto nazionale di Fisica nucleare (INFN), la cui sede è stata inaugurata nel 2003, le segreterie degli studenti e alcune parti adibite a funzioni di rappresentanza. Di fatto, la riconversione dell'area Marzotto rappresenta uno dei primi segnali di una strategia urbana, volta a favorire, soprattutto negli anni '90, il rafforzamento sul territorio pisano delle attività scientifiche e tecnologiche, valorizzando il potenziale delle strutture di ricerca concentrate nella città (università, CNR, consorzi di ricerca, ecc.) e collegandosi alle tendenze e narrative emergenti a livello europeo e internazionale sullo sviluppo dei parchi scientifici e delle città della conoscenza (Lazzeroni, 2013).

La seconda area oggetto di studio, il Polo Tecnologico di Navacchio¹¹, sorge nell'area di una ex-distilleria ristrutturata – e poi ampliata – per accogliere attività tecnologicamente avanzate e *start-up*. La zona, parzialmente dismessa e in forte stato di abbandono negli anni '90, è oggetto di rilancio a partire dal 1994, quando le amministrazioni locali, in particolare la Provincia di Pisa e il Comune di Cascina, con il supporto della Regione Toscana, si attivano per favorire, attraverso questo progetto, l'emergere di nuove traiettorie di sviluppo nell'area, a fronte della necessità di rivitalizzare alcuni comparti in declino, come quello della produzione mobiliare e della lavorazione del legno, e in sinergia con altre iniziative sul piano dell'innovazione promosse ad una scala più ampia¹². Dopo i primi lavori di restauro dell'area origina-

¹¹ Oltre alla consultazione della rassegna stampa e del sito, la raccolta di informazioni sul Polo di Navacchio si è avvalsa di un'intervista ad Alessandro Giari (27 maggio 2020), che è stato fin dalle origini Presidente della struttura, e ad Andrea Di Benedetto, l'attuale Presidente (12 febbraio 2021); utili informazioni sul progetto di recupero del complesso industriale dismesso sono state tratte dalla pubblicazione "Polo scientifico e tecnologico. Cronaca, Storia, Idee per un progetto integrato", a cura di Mauro Ciampa e Alessandro Giari (1999). Nella ricostruzione del caso, si fa riferimento anche alla procedura urbanistica adottata, che prevede un cambiamento di destinazione d'uso da area industriale a zona per attività e servizi all'impresa e la redazione di un Piano particolareggiato di intervento.

¹² Si fa riferimento all'iniziativa del Parco Scientifico e Tecnologico della Toscana Occidentale, denominato Aurelia, creato nella prima metà degli anni '90, dalla volontà dei principali attori regionali e locali con funzioni di coordinamento e di promozione delle strutture attive nei diversi contesti territoriali nel campo dell'innovazione. A tale proposito, nel dicembre 1994 viene firmata una dichiarazione di intenti con la Regione Toscana, la Provincia di Pisa, il Comune di Cascina e l'Università di Pisa per inserire il progetto del Polo Tecnologico di Navacchio all'interno dei piani di potenziamento del PST.

ria della distilleria, segue l'inaugurazione nel 1999 di un primo lotto di 4.500 mq, a cui succedono altri tre lotti, tra cui l'ultimo di 4.000 nel 2014 destinato ad ampliare gli spazi per l'incubazione di *start-up* innovative. Il Polo Tecnologico, a differenza di altre iniziative sorte in quegli anni e volte a promuovere principalmente attività di ricerca, si è orientato a proporre una struttura finalizzata a creare un ambiente idoneo e servizi per le imprese ad alta tecnologia, offrendo spazi specifici e servizi comuni. A prevalente capitale pubblico locale (Provincia di Pisa, Comune di Cascina, Società Consortile fra i Poli Scientifici e Tecnologici della Toscana Occidentale S.r.l., FIDI Toscana), accoglie attualmente 60 aziende dove lavorano più di 600 persone, operanti nei settori ICT, energia e ambiente, robotica, biomedicale, TLC, microelettronica e sensoristica; completa l'area uno spazio di *co-working*, un *Fab-Lab* e un incubatore per le *start-up* in linea con le più recenti strategie di sviluppo di nuovi spazi di lavoro della città contemporanea. Negli anni, il Polo ha cercato di rafforzare la sua presenza nel tessuto economico locale in termini di messa a disposizione di attività di servizio, di formazione, di occasioni di incontro tra offerta e domanda di innovazione.

La terza iniziativa di rigenerazione urbana riguarda il cosiddetto Dente Piaggio¹³, che è oggetto di un intenso processo di ristrutturazione e cambiamento di destinazione d'uso, per ospitare nuove funzioni orientate alla cultura, ricerca, alta tecnologia. L'azienda è ancora oggi radicata in questo territorio, pur riducendo negli anni la produzione e abbandonando alcune aree ritenute non idonee, ma allo stesso tempo costruendo anche spazi produttivi nuovi. Anche in questo caso, il processo di recupero dell'area è avviato negli anni '90, con il progetto di costituzione dell'Archivio e Museo Piaggio, situato nell'ex attrezzeria, promosso dall'azienda, e successivamente con la creazione del Polo Sant'Anna Valdera, sostenuto maggiormente dagli enti pubblici, volto ad accogliere i laboratori di ricerca di robotica della Scuola Superiore Sant'Anna, inaugurato nel 2002¹⁴. Questi primi progetti attivano una strategia urbana, portata avanti soprattutto dalle istituzioni locali, con finanziamenti regionali e locali, di acquisizione e di recupero delle aree dismesse con l'obiettivo di valorizzare il passato e le proprie vocazioni produttive e contemporaneamente di inserire nuove idee e settori avanzati in un territorio caratterizzato prevalentemente da settori maturi¹⁵. Si possono

¹³ La realizzazione di nuovi progetti nel Dente Piaggio è stata analizzata in diverse ricerche, che hanno combinato indagini sul campo e interviste (Lazzeroni e Meini, 2003; Lazzeroni e Meini, 2006; Lazzeroni, 2020) con l'analisi del materiale bibliografico (Fanfani, 1994; Filidei *et al.*, 2015) e la raccolta dei documenti nelle diverse sedi e siti web.

¹⁴ In particolare, la realizzazione del Polo Sant'Anna Valdera prende avvio con il progetto Link, finanziato dal CIPE per attivare un Piano di potenziamento di una Rete di ricerca e di sviluppo del territorio in aree economicamente depresse, con una prima fase, approvata nel 1995, che prevede la realizzazione della Cittadella della Ricerca e dei Servizi di Pontedera su aree donate dalla Piaggio alla Scuola superiore Sant'Anna, e lo svolgimento di progetti di ricerca su diversi territori (Pisa/Pontedera, Terni, Benevento, Brindisi/Lecce), e una successiva seconda fase di avvio delle attività dei laboratori di ricerca.

¹⁵ Partendo da un Protocollo di intesa, sottoscritto nel 1994, tra Comune di Pontedera, Piaggio

considerare rilevanti, in un'ottica di proiezione verso la valorizzazione della cultura e dell'innovazione, la realizzazione di un incubatore e di un centro di ricerca e formazione sull'innovazione tecnologica, gestiti dal consorzio Pont-Tech; la creazione del laboratorio di servizi Pont-Lab; l'investimento della nuova biblioteca, inaugurata il 12 aprile 2014, diventata uno spazio di studio e di aggregazione importante soprattutto per la popolazione giovanile. Attualmente sono in fase di recupero anche altre parti del Dente, che riguardano in particolare la realizzazione di un parcheggio multipiano nell'area ex Ape, la costituzione dell'Atelier della robotica, la riqualificazione dell'intero Viale Rinaldo Piaggio.

5.2 Soggetti promotori e fruitori dei nuovi spazi. – Nell'area ex Marzotto, a fronte del processo di deterritorializzazione attuato dall'azienda tessile, si assiste all'emergere di nuovi attori gestori e fruitori dell'area: l'Università nella sua componente docente, studentesca, amministrativa; l'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare, con le risorse umane ad esso afferenti destinate all'attività di ricerca. Questi soggetti esprimono diverse modalità spazio-temporali di organizzazione del lavoro, trame variegate di relazioni sociali e di interazione con i luoghi interni e quelli circostanti, significati simbolici e culturali, che esprimono un netto passaggio da una società industriale a una post-industriale. L'Università di Pisa, con questa operazione, consolida il suo ruolo di agente di trasformazione e rigenerazione urbana, contribuendo alla produzione di dinamiche positive di sviluppo urbano e determinando un recupero di centralità di un'area considerata marginale, anche nell'immaginario collettivo, pur essendo situata all'interno delle mura medievali e prossima a luoghi di rilievo del contesto urbano. Occorre, tuttavia, sottolineare anche come tali fenomeni di espansione nella città dei diversi soggetti universitari pisani (Università di Pisa, Scuola Normale Superiore, Scuola superiore Sant'Anna) possano avere avuto come risvolto anche quello di avere prodotto processi di *studentification*, cioè di concentrazione della popolazione studentesca nelle aree centrali della città, tali da determinare fenomeni di segmentazione spaziale e di conflitti di uso degli spazi pubblici.

L'idea della costituzione del Polo tecnologico di Navacchio nasce nel 1994 su iniziativa delle istituzioni pubbliche, soprattutto del Comune di Cascina e della Provincia di Pisa, a seguito di un accordo di programma sottoscritto con la Regione

e Scuola superiore Sant'Anna per la realizzazione del Progetto Pontedera, si sono succeduti diversi interventi nell'area Dente Piaggio, sia dal punto di vista infrastrutturale che di supporto alla creazione di nuovi soggetti operanti nel campo della cultura e dell'innovazione. A tale proposito, alla fine degli anni '90, il Comune di Pontedera procede all'acquisizione di alcuni lotti, la cui ristrutturazione viene inserita nel 2005 nel PRG; nel 2013 viene firmato un ulteriore protocollo di intesa tra Regione Toscana, Comune di Pontedera, Scuola Superiore Sant'Anna per ulteriori lavori di riqualificazione dell'area Dente Piaggio, confermati nel 2018 attraverso un Accordo di programma per il "Completamento del Polo tecnologico di Pontedera".

Toscana e con il contributo dei fondi europei¹⁶. Questi ultimi sono destinati alla promozione dell'innovazione in aree investite da processi di declino industriale (Area Obiettivo 2) e la provincia di Pisa valorizza questa disponibilità di co-finanziamento per ristrutturare l'area e per aprire nuove traiettorie di sviluppo sul territorio. L'obiettivo è quello di recuperare l'area industriale parzialmente dismessa non solo dal punto di vista economico ed estetico, ma anche da quello identitario, dal momento che il progressivo declino industriale e lo stato di abbandono dell'area rappresentano una ferita per la comunità locale, che stimola le istituzioni ad evitare interventi di recupero con finalità residenziali e a proporre una destinazione d'uso più orientata a supportare l'economia locale e nuovi percorsi di sviluppo. L'area, dopo avere attraversato sia momenti di crescita che di difficoltà, attualmente ospita imprenditori e lavoratori nel campo dell'economia digitale e *high-tech* ed è stata ridisegnata secondo le esigenze di una produzione più smaterializzata, basata sulle risorse umane e orientata alla fruizione di spazi condivisi. Tuttavia, malgrado i diversi anni di attivazione e i tentativi di interazione con il contesto locale, essa appare ancora separata e poco aperta ad altri soggetti del territorio, con i quali sono state stabilite ridotte relazioni sia sul fronte di progetti di collaborazione nel campo dell'innovazione sia su quello della presentazione delle attività svolte al proprio interno; uno dei futuri obiettivi del Polo è quello di costruire una maggiore interazione con il territorio circostante, pur perseguendo obiettivi di apertura a livello nazionale e internazionale.

Il recupero dell'area industriale a Pontedera nasce da una convergenza di idee da parte del mondo istituzionale, di quello della ricerca e di quello dell'impresa¹⁷. La Piaggio, dismettendo l'attività industriale nella sede originaria (il 'Dente'), da una parte diventa protagonista, sulla scia di altre esperienze nazionali e internazionali, della costituzione del Museo Piaggio, dall'altra, come evidenziato precedentemente, cede altri spazi alle istituzioni (Scuola Superiore Sant'Anna e soprattutto al Comune di Pontedera), che, grazie anche al supporto della Regione Toscana, assumono il ruolo di soggetti promotori delle iniziative di riqualificazione urbana e di nuove forme di territorializzazione. Oltre agli operai e ai quadri, che ancora rappresentano una parte significativa dei fruitori dell'area, si muovono e lavorano in questi spazi i ricercatori del Polo Sant'Anna Valdera, gli imprenditori *high-tech*, gli studenti e i giovani che frequentano la biblioteca, i visitatori del Museo Piaggio, i cittadini che utilizzano i parcheggi o si recano presso gli uffici dell'amministra-

¹⁶ A promuovere con forza il progetto fu Carlo Cacciamano, all'epoca sindaco di Cascina, il cui padre era stato l'ultimo direttore della distilleria DARSA; l'altro protagonista dell'iniziativa è stato il Presidente Gino Nunes, presidente alla Provincia di Pisa.

¹⁷ Anche in questo caso, vengono identificate alcune persone di riferimento che hanno seguito e innescato il processo di trasformazione agli inizi degli anni '90: Enrico Rossi, sindaco di Pontedera; Giovanni Alberto Agnelli, Presidente della Piaggio; Riccardo Varaldo, Direttore della Scuola superiore Sant'Anna. Successivamente, saranno i sindaci del Comune di Pontedera a portare avanti i progetti di riqualificazione, con il supporto della Regione Toscana e la collaborazione della Scuola superiore Sant'Anna, secondo gli accordi di programma descritti in precedenza.

zione comunale situati in questa zona. Considerando gli accordi di programma e gli strumenti urbanistici adottati, le strategie degli attori locali appaiono dunque orientate verso una rigenerazione che da una parte mantenga un legame con l'attività passata, sia a livello identitario sia economico, dall'altra inserisca nuovi contenuti, strutture e soggetti in modo che il Dente possa acquisire una nuova centralità e i caratteri di luogo creativo, culturale e innovativo¹⁸.

5.3 Materialità rivisitata e paesaggi ibridi. – Il recupero del complesso, costruito dalla Marzotto, viene realizzato dall'Università di Pisa, tenendo conto delle direttive della Sovrintendenza, che riconosce le strutture come esempio di architettura industriale del periodo razionalista. Per questo motivo, alcuni edifici non vengono modificati (come lo stabile principale, destinato alla Biblioteca e al Dipartimento di Fisica) e la centrale termo-elettrica, adibita ad attività di rappresentanza, mentre altri (il secondo lotto per il Dipartimento di Informatica e l'Istituto nazionale di Fisica nucleare) vengono ricostruiti con caratteristiche dimensionali ed estetiche simili al fabbricato originario, ma con un'organizzazione strutturale interna maggiormente rispondente alle esigenze di attività di ricerca e di formazione. Quest'area ha mantenuto i 'contenitori', e i connotati estetici della vecchia fabbrica, ma si rinnova di nuovi contenuti e soggetti e si rende maggiormente permeabile rispetto alla città – richiamando le riflessioni concettuali di Kërçuku (2019) – sia a livello materiale (abbattimento del muro di separazione e possibilità di attraversamento da parte della popolazione), sia a livello relazionale (collegamento con spazi pubblici e altri poli universitari della città). Come si evince dal confronto delle due foto scattate in anni diversi da angolature simili (Fig. 8), il paesaggio, tra ristrutturazioni e ricostruzioni, rimane collegato alle grandi scritture della modernità (Robiglio, 2017) nelle sue forme, ma sembra perdere progressivamente, con le nuove funzioni e significati, i richiami simbolici e narrativi connessi all'attività precedente.

Il progetto di recupero dell'ex-distilleria DARSA a Navacchio si propone in primo luogo di conservare e restaurare il patrimonio industriale del passato: la villa padronale, utilizzata per le attività di rappresentanza, situata vicino alla ferrovia, i magazzini in cui oggi sono presenti gli uffici centrali del Polo Tecnologico, l'auditorium realizzato nell'area di conservazione delle uve, la torre della distilleria, simbolo della lavorazione originaria; vengono invece demoliti e ricostruiti edifici e parti delle strutture per renderle più idonee all'accoglienza delle imprese ad alta tecnologia. I lotti successivi, costruiti nelle immediate vicinanze laddove sorgevano i capannoni di proprietà Vitarelli, sono caratterizzati da nuove infrastrutture

¹⁸ Sottostante al progetto di ristrutturazione dell'intera area Dente Piaggio è l'idea degli amministratori locali di "creare un'agorà, una piazza pubblica con un nuovo arredo urbano, che esprima vitalità e una nuova identità, mescolando studenti, ricercatori, operai e rappresentando uno spazio di contaminazione, un nuovo *melting pot*" (Intervista a Simone Millozzi, Sindaco di Pontedera fino al 2019).



Fonte: istantanea dal video della cerimonia di inaugurazione del 1940 (Archivio Nazionale di Cinema d'Impresa); foto degli autori (novembre 2020).

Fig. 8 - Il corridoio centrale del complesso Marzotto e dell'attuale Polo Fibonacci

con le caratteristiche tipiche degli spazi dell'innovazione (spazi aperti, con arredi contemporanei, alcuni dei quali destinati alla socializzazione), che hanno determinato un processo di riqualificazione dell'area e allo stesso tempo di selezione delle aziende, prevalentemente *high-tech* e con risorse umane qualificate; tali realtà, tuttavia, sembrano avere una scarsa interazione con il tessuto urbano, come se le spazialità di produzione ricreate, riprendendo la terminologia di Kërçuku (2019), diventassero luoghi collettivi protetti. Il paesaggio industriale di questa zona si trasforma dunque in un paesaggio ibrido che, pur conservando alcune forme materiali del vecchio, come emerge nella Figura 9, si arricchisce di elementi architettonici e significati nuovi, tipici delle aree produttive contemporanee avanzate. La ferrovia acquisisce un significato funzionale e simbolico diverso rispetto al passato: infrastruttura necessaria per il trasporto delle merci nella fase di produzione manifatturiera (con il binario comunicante con la distilleria) e attualmente importante per la mobilità delle risorse umane ed in particolare per la connessione con Pisa.

Il caso di Pontedera è quello che presenta una maggiore diversificazione nei progetti di riqualificazione urbana e di conseguenza anche di recupero dell'area dismessa; essendo stata la Piaggio un attore molto importante nel tessuto economico-sociale locale e un potente agente di trasformazione urbana, ancora attiva con la produzione nella città, la conservazione della memoria del passato e delle tracce del paesaggio industriale è diventato un obiettivo importante nelle strategie di rigenerazione urbana promossa dalle istituzioni con la collaborazione della stessa azienda e della Scuola Superiore Sant'Anna. In questo caso, si può parlare, più che negli altri contesti analizzati, di paesaggio della commistione, in cui si intersecano i segni della modernità industriale con quelli della contemporaneità: parti dedicate alla continuazione dell'attività produttiva Piaggio; parti, come l'ex attrezzatura con il Museo Piaggio, che conservano o richiamano l'originaria connotazione



Fonte: foto di archivio in Ciampa e Giari (1999); foto degli autori (marzo 2021).

Fig. 9 - L'entrata dell'ex-distilleria DARSA e dell'attuale Polo Tecnologico di Navacchio

industriale (Fig. 10); parti che, ospitando laboratori di ricerca, imprese *high-tech*, attività culturali, rappresentano, anche esteticamente con nuove strutture, elementi di discontinuità rispetto al passato industriale. L'idea delle istituzioni è mantenere, con interventi di riqualificazione e risignificazione, la centralità del luogo anche per la popolazione locale e costruire sia a livello fisico sia immateriale uno spazio di contaminazione tra diversi soggetti, stili, strutture.



Fonte: <https://territoridel900.wordpress.com>; foto degli autori (marzo 2021).

Fig. 10 - L'accesso principale allo stabilimento Piaggio e l'attuale entrata al Museo

6. CONCLUSIONI. – Nel presente lavoro si è cercato di interpretare l'evoluzione di un territorio attraverso lo studio dei processi di industrializzazione e deindustrializzazione che hanno investito alcune aree e i successivi progetti di rivalorizzazione e ri-destinazione di uso finalizzati ad accogliere attività universitarie e ad alto contenuto scientifico-tecnologico. La ricostruzione geo-storica dei luoghi analizzati, situati nel ter-

ritorio pisano, ha messo in evidenza le dinamiche di trasformazione urbana e la formazione di paesaggi che combinano processi spontanei emersi dal basso e politiche locali stimulate dagli indirizzi affermatosi in quegli anni anche a livello nazionale ed europeo.

In primo luogo, le trasformazioni che investono le città, soprattutto negli anni '90, compreso il recupero di aree urbane dismesse, rispecchiano i cambiamenti di paradigma socio-economico e tecnologico e l'emergere di nuove vocazioni (ricerca avanzata, alta tecnologia, informatica, robotica, ecc.) in un territorio che ha vissuto processi di declino industriale e che, di conseguenza, risulta sempre più plasmato, anche dal punto di vista materiale e paesaggistico, dalle attività terziarie. Allo stesso tempo, alcuni interventi sul tessuto urbano finalizzati all'emergere di nuovi spazi della cultura, creatività e innovazione sembrano rappresentare, con diverse sfumature, il risultato di due direttrici.

La prima riguarda la strategia, adottata dagli attori locali, di recuperare alcuni spazi abbandonati, sia per rispondere a obiettivi di rigenerazione urbana e di rilancio di aree geograficamente ed economicamente centrali, sia per attribuire nuovo valore sociale e significati identitari a contesti che in passato avevano segnato la storia di quei territori, riconoscendo nella contaminazione tra vecchio e nuovo paesaggio possibili elementi fondativi di nuove traiettorie di sviluppo e vocazioni urbane. Sicuramente in tutti i tre casi è rintracciabile questo aspetto, anche se di caso in caso cambiano gli attori protagonisti e le intenzioni progettuali: nella città di Pisa è l'università che diventa uno dei principali agenti di trasformazione urbana, a seguito della crescita del numero degli iscritti e della scelta di rimanere una città-campus. Il progetto nell'area ex Marzotto si presenta circoscritto, mantenendo più degli altri casi i connotati fisici del paesaggio industriale precedente, anche se le pratiche e le narrazioni connesse proiettano l'area verso una centralità e un'identità nuova, in cui la memoria dei processi di industrializzazione caratterizzanti la città di Pisa, delle battaglie di emancipazione delle donne operaie impiegate nel settore tessile, della propensione ai nuovi modelli di fabbrica meccanizzata affermatasi nei primi del '900 sembra progressivamente rarefarsi.

Nel caso di Navacchio (Cascina) sono soprattutto le istituzioni pubbliche che intervengono, con una precisa finalità di rilancio di un territorio con evidenti segnali di declino delle attività manifatturiere tradizionali e di degrado urbano, evitando tuttavia operazioni immobiliari di tipo residenziale e valorizzando la vicinanza con le attività di ricerca di Pisa. I segni dell'attività passata permangono nella parte originaria ristrutturata e vengono trasmesse in parte nelle narrative di comunicazione, mentre negli spazi nuovi il paesaggio dell'innovazione diventa predominante sia nella materialità sia nei significati, tanto da generare una sorta di barriera poco permeabile rispetto al tessuto urbano e alla comunità locale. In Pontedera, sono le istituzioni locali che diventano protagoniste del recupero delle aree dismesse, raccogliendo finanziamenti ministeriali e regionali, sostituendosi all'impresa Piaggio che era stata finora il soggetto principale di territorializzazione di Pontedera, stabilendo reti di collaborazione con la stessa azienda per il progetto

Museo, e con l'università per il Polo Sant'Anna Valdera. In questo caso, la contaminazione tra paesaggio nuovo e vecchio, soggetti diversi, attività industriali, scientifiche e culturali, accompagnata dalla conservazione anche visiva della memoria del passato industriale, sono ancora importanti assi per lo sviluppo urbano e per i sentimenti e senso di appartenenza della collettività, anche se esiste un rischio di disallineamento nelle pratiche tra i diversi attori del territorio.

La seconda direttrice riguarda invece il nesso tra le politiche locali e le retoriche emerse a partire dagli anni '80-'90 sui nuovi paradigmi collegati allo sviluppo tecnologico e ad un'economia basata sulla conoscenza, che hanno determinato la disponibilità di risorse da destinare in questa direzione e di conseguenza hanno orientato, forse in maniera eccessiva, diverse città europee ad investire in infrastrutture e servizi destinati all'innovazione e alla classe creativa, perdendo di vista altri ambiti di intervento di tipo sociale, con risvolti anche sul piano urbanistico. Se queste retoriche hanno condizionato molto i processi di trasformazione del paesaggio urbano e i progetti di rigenerazione urbana, ci sembra tuttavia di potere osservare nei casi analizzati, situati in città di piccole e medie dimensioni, che gli effetti critici di indirizzi generali e omogenei, promossi a livello globale, siano stati attenuati da intenzionalità locali volte a rispondere a specifiche esigenze di recupero di aree vuote e di ricerca di nuove vocazioni produttive e fonti di occupazione.

Bibliografia

- Anzoise V., Liberatore L., Mutti C., Torricelli A. (2005). Rifotografie: una sintesi visiva di comparazione sul mutamento territoriale. In: Dell'Agnese E., a cura di, *La Bicocca e il suo territorio. Memoria e progetto*. Milano: Skira.
- Armondi S. (2011). *Disabitare. Storie di spazi separati*. Santarcangelo di Romagna: Maggioli.
- Ead., Bruzzese A. (2017). Contemporary Production and Urban Change: The Case of Milan. *Journal of Urban Technology*, 24: 27-45. DOI: 10.1080/10630732.2017.1311567
- Ead., Di Vita S., Caruso N., Morandi C., Rossignolo C. (2019). Make in Italy tra vuoti urbani e piccole economie. In: D'Albergo E., De Leo D., Viesti G., a cura di, *Il governo debole delle economie urbane. Quarto Rapporto sulle Città, Urban@it*. Bologna: Il Mulino.
- Bernardoni A., Bianchi F., Dringoli M., Pilati F., Saccuti S. (2008). Il complesso ex Marzotto. In: Corsini P., a cura di, *Il patrimonio edilizio dell'Università di Pisa. Riquadrificazione e nuovi edifici*. Pisa: Pisa University Press.
- Berta G., Pichierri A., a cura di (2007). *Libro Bianco per il Nord Ovest. Dall'economia della manifattura all'economia della conoscenza*. Venezia: Marsilio.
- Berti C., Zamperlin P., Grava M. (2020). *Istruzioni e Regolamenti del Catasto Generale della Toscana*. Firenze: Phasar.
- Besse J.M. (2018). *La nécessité du paysage*. Marseille: Editions Parenthèses.
- Boschma R., Frenken K. (2011). The emerging empirics of evolutionary economic geography. *Journal of Economic Geography*, 11: 295-307. DOI: 10.1093/jeg/lbq053
- Cardullo P., Kitchin R., Di Feliceantonio C. (2018). Living labs and vacancy in the neoliberal city. *Cities*, 73: 44-50. DOI: 10.1016/j.cities.2017.10.008

- Cenere S. (2020). Produzione aperta e auto-organizzata. Le spazialità dei Makers. In: Lazzeroni M., Morazzoni M., a cura di, *Interpretare la quarta rivoluzione industriale. La Geografia in dialogo con le altre discipline*. Roma: Carocci.
- Coenen L., Benneworth P., Truffer B. (2012). Toward a spatial perspective on sustainability transition. *Research Policy*, 41: 968-979. DOI: 10.1016/j.respol.2012.02.014
- Cosgrove D., Daniels S., a cura di (1998). *The iconography of landscape: essays on the symbolic representation, design and use of past environments*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Dansero E., Spaziant A. (2016). Scoprire i vuoti industriali: analisi e riflessioni a partire da censimenti e mappature di aree industriali dismesse a Torino. In: Armano E., Dondona C.A., Ferlano F., a cura di, *Postfordismo e trasformazione urbana. Casi di recupero di vuoti industriale e indicazioni per le politiche nel territorio torinese*. Torino: Ires Piemonte.
- DeLyser D., Herbert S., Aitken S., Crang M., McDowell L., a cura di (2010). *The Sage handbook of qualitative geography*. London: Sage.
- D'Ovidio M. (2021). Social Innovation in Makerspaces: Re-embeddedness of Physical Production? In: Mariotti I., Di Vita S., Akhavan M., a cura di, *New Workplaces Location Patterns, Urban Effects and Development Trajectories*. Cham: Springer. DOI: 10.1007/978-3-030-63443-8
- Falco G.C. (2004). L'industrializzazione imperfetta. Un profilo dell'esperienza industriale della provincia di Pisa nella prima metà del Novecento. In: Fasano Guarini E., a cura di, *La Provincia di Pisa (1865-1990)*. Bologna: Il Mulino.
- Fanfani T. (1994). *Una leggenda verso il futuro. I centodieci anni di storia della Piaggio*. Pontedera: Piaggio Veicoli Europei.
- Filidei V., Quirici M., Spadoni E. (2015). *Pontedera, città dei motori e dell'innovazione*. Pontedera: Tagete Edizioni.
- Florida R., Mellander C. (2017). Rise of the Startup City: The Changing Geography of the Venture Capital Financed Innovation. *California Management*, 59: 14-38. DOI: 10.1177/0008125616683952
- Gambi L. (1973). *Una geografia per la storia*. Torino: Einaudi.
- Kërçuku A. (2019). L'immagine della fabbrica. In: Bianchetti C., a cura di, *Territorio e Produzione*. Macerata: Quodlibet.
- Lanzani A., Pasqui G. (2011). *L'Italia al futuro. Città e paesaggi, economie e società*. Milano: FrancoAngeli.
- Lazzeroni M. (2013). Identità e immagine della città della conoscenza e dell'innovazione: teorie, politiche, strategie. *Rivista Geografica Italiana*, 121: 99-117.
- Ead. (2015). L'evoluzione del sistema economico pisano: traiettorie di sviluppo, forme territoriali e dinamiche transcalari. In: Mazzanti R., a cura di, *Per una geografia del territorio pisano*. Pisa: Pacini.
- Ead. (2020). Industrial decline and resilience in small towns: evidence from three European case studies. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie - Journal of Economic and Social Geography*, 111: 182-195. DOI: 10.1111/tesg.12368
- Ead., Meini M. (2003). Pontedera: un caso di 'patrimonializzazione incompleta' di beni culturali industriali. In: Dansero E., Emanuel C., Governa F., a cura di, *I patrimoni industriali. Una geografia per lo sviluppo locale*. Milano: FrancoAngeli.
- Ead., Ead. (2006). Il paesaggio industriale di Pontedera: dalle tracce ai valori. In: Dansero E., Vanolo A., a cura di, *Geografie dei paesaggi industriali in Italia*. Milano: FrancoAngeli.

- Martin R., Sunley P. (2007). Complexity thinking and evolutionary economic geography. *Journal of Economic Geography*, 7: 395-437. DOI 10.4337/9781849806497.00011
- Mattioli C., a cura di (2020). *Mutamenti nei distretti. Produzione, imprese e territorio, a partire da Sassuolo*. Milano: FrancoAngeli.
- Pasqui G., Cappelletti V. (2019). Economie urbane, spazio e struttura produttiva: il caso milanese. In: Bianchetti C., *op. cit.*
- Pichierri A. (2019). Deindustrializzazione. Reindustrializzazione. In: Bianchetti C., *op. cit.*
- Pike A., Mackinnon D, Cumbers A., Dawley S., McMaster R. (2016). Doing evolution in economic geography. *Economic Geography*, 92: 123-144. DOI: 10.1080/00130095.2015.1108830
- Raffestin C. (2006). L'industria: dalla realtà materiale alla "messa in immagine". In: Vanolo A., Dansero E., a cura di, *Geografie dei paesaggi industriali in Italia. Riflessioni e casi di studio a confronto*. Milano: FrancoAngeli.
- Id. (2012). Space, territory, and territoriality. *Environment and planning D: society and space*, 30: 121-141. DOI: 10.1068/d21311
- Rhodes M.A., Price W.R., Walker A. (2020). *Geographies of Post-Industrial Place, Memory, and Heritage*. London: Routledge.
- Robiglio M. (2016). The Adaptive Reuse Toolkit. How Cities Can Turn their Industrial Legacy into Infrastructure for Innovation and Growth. *Urban and Regional Policy Paper*, 38: 1-24.
- Id. (2017). *RE-USA. 20 american stories of adaptive reuse. A toolkit for post-industrial cities*. Berlino: Jovis.
- Rose G. (2016). *Visual Methodologies: An Introduction to Interpreting Visual Materials*. London: Sage.
- Rossi U., Di Bella A. (2017). Start-up urbanism: New York, Rio de Janeiro and the global urbanization of technology-based economies. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 49: 999-1018. DOI: 10.1177/0308518x17690153
- Schmidt S. (2019). In the Making: Open Creative Labs ad an Emerging Topic in Economic Geography. *Geography Compass*, 13: 1-16. DOI: 10.1111/gec3.12463
- Scott A.J. (2014). Beyond the Creative City: Cognitive-Cultural Capitalism and the New Urbanism. *Regional Studies*, 48: 565-578. DOI: 10.1080/00343404.2014.891010
- Tanca M. (2018). Cose, rappresentazioni, pratiche: uno sguardo sull'ontologia ibrida della Geografia. *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 1: 5-17. DOI: 10.13128/bsgi.v1i1.85
- Torti C. (2004). La piana dei telai: gli opifici tessili nel pisano. In: Torti C., a cura di, *L'industria della memoria. Archeologie industriali nella provincia di Pisa*. Pontedera: Tegete Edizioni.
- Ead. (2010). Dar casa a chi lavora: villaggi e quartieri operai in Italia dal Medioevo ad oggi. *Ricerche Storiche*, 39, 1: 237-252.
- Vallega A. (2008). *Fondamenti di geosemiotica*. Roma: Memorie della Società Geografica Italiana.
- VanHoose K., Hoekstra M., Bontje M. (2021). Marketing the unmarketable: Place branding in a postindustrial medium-sized town. *Cities*, 114: 1-9. DOI: 10.1016/j.cities.2021.103216
- Vanolo A. (2014). Smartmentality: The Smart City as Disciplinary Strategy. *Urban Studies*, 51: 883-898. DOI: 10.1177/0042098013494427
- Vecchio B. (2006). Paesaggio industriale e progettualità. Considerazioni preliminari. In: Vanolo A., Dansero E., *op. cit.*

Maria Antonietta Clerici*

*Crisi economica e natalità delle imprese in Italia
(2008-2019): quale ruolo per le regioni metropolitane?*

Parole chiave: Grande Recessione, natalità delle imprese, regioni metropolitane, divari territoriali, Italia.

La creazione di nuove imprese è un importante aspetto dell'imprenditorialità e un indicatore della vitalità economica dei territori. Questo articolo analizza l'andamento dei tassi di natalità delle imprese in Italia nell'arco temporale 2008-2019, utilizzando i dati del registro Infocamere-Movimprese. La Grande Recessione ha determinato un calo dei tassi di natalità misurati come rapporto fra nuove imprese e popolazione in età lavorativa. Tuttavia, in Italia, a differenza di altri paesi, la traiettoria declinante è proseguita anche dopo il 2013, nonostante la ripresa economica. Risalta l'arretramento di molte aree intermedie e rurali a vantaggio delle regioni metropolitane. Benché forti nel loro complesso, queste ultime hanno performance e profili differenti, sia fra Nord e Sud del paese, sia all'interno delle due macroaree geografiche.

Economic crisis and firm birth rates in Italy (2008-2019): what role for metropolitan regions?

Keywords: Great Recession, firm birth rates, metropolitan regions, spatial inequalities, Italy.

The creation of new firms is an important aspect of entrepreneurship and an indicator of the economic vitality of territories. This article analyses the trend in firm birth rates in Italy over the period 2008-2019, using data from the Infocamere-Movimprese register. The Great Recession led to a decline in birth rates measured as the ratio of new enterprises to the working-age population. However, in Italy, unlike other countries, the downward trajectory continued after 2013, despite the economic recovery. Many intermediate and rural areas have fallen back in favour of the metropolitan regions. Although strong overall, the latter have different performances and profiles, both between the North and South of the country and within the two geographical macro-areas.

* Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Politecnico di Milano, Piazza Leonardo da Vinci 32, 20133 Milano, maria.clerici@polimi.it.

Saggio proposto alla redazione il 9 gennaio 2021, accettato il 4 settembre 2021.

1. INTRODUZIONE. – Un alto tasso di natalità delle imprese (TNI) è comunemente annoverato fra i fattori che contribuiscono alla crescita economica dei territori (Acs e Armington, 2006). In molti paesi, da tempo, le misure a sostegno della nuova imprenditorialità occupano un posto di rilievo nell'agenda politica, come mezzo per contrastare la disoccupazione, ridurre i divari territoriali e consentire l'inclusione di gruppi sociali svantaggiati.

I nuovi imprenditori danno una scossa agli equilibri di mercato esistenti, configurandosi come agenti di 'distruzione creativa' (Schumpeter, 1934): in genere, introducono innovazioni o comunque operano allo 'stato dell'arte' della tecnologia, creano occupazione, spingono le imprese già attive ad essere più efficienti ed erodono consolidate rendite di posizione. Il fatto che i tassi di natalità e di mortalità delle imprese siano positivamente correlati (Geroski, 1995) conferma l'impulso della 'distruzione creativa': nuove imprese rimpiazzano quelle obsolete, con una dinamica che mantiene pressoché immutato lo stock dei soggetti operanti nel mercato in un dato istante temporale (Bartelsman *et al.*, 2003)¹.

Aree caratterizzate da alti TNI sono in genere più resilienti di altre alle recessioni economiche: riferendosi alle dimensioni dell'*adaptive resilience* (Martin, 2012), non solo recuperano più prontamente le proprie posizioni precrisi, con rimbalzi rapidi e decisi, ma mostrano anche una maggior flessibilità e adattabilità agli shock perturbatori e ciò facilita lo spostamento verso nuovi sentieri di sviluppo (Williams e Vorley, 2014).

Comunque, al di là dei presupposti teorici, non tutte le nuove imprese che si affacciano sul mercato sono agenti di innovazione e di crescita economica: molte imitano quelle già operanti, hanno orizzonti di breve periodo, danno lavoro solo all'imprenditore e a pochi altri soggetti (spesso appartenenti alla cerchia familiare). Inoltre, alti TNI possono essere associati a differenti situazioni socioeconomiche e a variegati profili di imprenditorialità. Guardando all'UE, Ferreira e Dionísio (2019) hanno dimostrato come nei paesi meno sviluppati alti TNI siano dovuti soprattutto a imprenditori *necessity-driven*, mentre nelle economie avanzate è maggiore il contributo degli imprenditori *opportunity-driven*. I primi hanno *skills* poco qualificati, operano in settori tradizionali con basse barriere all'entrata e sono orientati alla sopravvivenza. I secondi, invece, dispongono di un maggior capitale umano e finanziario, puntano sull'innovazione e sulla crescita del proprio business. Anche all'interno di un singolo paese, un'alta propensione a creare imprese può caratterizzare regioni dinamiche e innovative, oppure aree depresse, dove aprire un'attività in proprio è per molti individui l'unico modo per assicurarsi un reddito dignitoso (Oyarzo *et al.*, 2020).

¹ La teoria classica presuppone l'ingresso nei mercati in condizioni di profitto favorevoli e l'uscita in caso contrario; se così fosse, ci sarebbe una correlazione negativa fra i tassi di natalità e di mortalità delle imprese.

Un ricco filone di studi ha indagato le determinanti dei TNI evidenziando i numerosi fattori che i *policy makers* dovrebbero considerare – con un approccio olistico – per stimolare la nuova imprenditorialità. Minore attenzione è stata riservata ai modelli di natalità e alla loro evoluzione nel tempo, anche se ciò dovrebbe anticipare le indagini sui fattori che spiegano le differenze spaziali nella creazione di nuove imprese (Anyadike-Danes *et al.*, 2005; Bosma e Schutjens, 2007). Il saggio si confronta con questo tema, analizzando la dinamica dei TNI in Italia nel periodo 2008-2019. Fra le economie sviluppate, l'Italia spicca per l'alta densità di imprese rispetto alla popolazione, ma questo connotato non è più così pronunciato come in passato. Inoltre, è evidente una marcata differenza fra Nord e Sud del paese nei livelli di attivazione imprenditoriale (Garofoli, 1994; Cainelli *et al.*, 2013; Iacobucci e Micozzi, 2014; Istat, 2017; Piacentino *et al.*, 2017).

I TNI mostrano un'elevata persistenza spazio-temporale, tuttavia le posizioni dei territori non sono mai del tutto stabili. Crisi economiche, specie se intense e prolungate come quella esplosa nel 2008, destabilizzano le gerarchie consolidate. Il saggio presta particolare attenzione a questo aspetto. A fronte della 'lunga crisi' (2008-2014) si sono moltiplicati gli studi sulla sopravvivenza delle imprese (per l'Italia, in particolare per il caso toscano: Mariani *et al.*, 2013; Randelli e Ricchiuti, 2015). Meno chiaro è l'impatto sui TNI. In linea teorica, è possibile un effetto pro-ciclico oppure contro-ciclico. Nel primo caso, i maggiori rischi indotti dalla recessione scoraggiano le nuove iniziative imprenditoriali, rimandate a tempi migliori (Koellinger e Thurik, 2012; Klapper *et al.*, 2015). Ma la dinamica potrebbe essere opposta, con TNI che aumentano in fasi recessive e si riducono in quelle espansive (Fairlie, 2013). Questo trend contro-ciclico non deve stupire. Gli individui potrebbero cogliere nuove opportunità di business legate proprio alla crisi. La creazione di un'impresa potrebbe essere una mossa per sfuggire alla morsa della disoccupazione; inoltre, si potrebbe sfruttare l'abbassamento del costo del lavoro e del capitale – registrato in fasi recessive – benché non sia facile accedere al credito, a causa delle politiche prudenziali seguite dalle banche.

Oltre alle dinamiche a livello macroeconomico, va considerato l'impatto della 'lunga crisi' sui singoli territori. Ragionando a scala nazionale, all'interno dell'UE, prima del 2008 i paesi dell'arco mediterraneo avevano TNI più alti di quelli nordeuropei, ma poi il quadro è mutato. Nei primi, dove la crisi è stata più profonda e dove ci sono state forti restrizioni nel credito, i TNI si sono sensibilmente ridotti, mentre nei paesi del Nord Europa, che hanno riassorbito più prontamente lo shock recessivo, i TNI sono aumentati (Santos *et al.*, 2017). Differenti traiettorie evolutive convivono anche all'interno di uno stesso paese: *context matters* (González-Pernía *et al.*, 2018). Gli studi a questa scala evidenziano come le grandi aree urbane tendano ad avere performance migliori nei TNI rispetto alle regioni periferiche (González-Pernía *et al.*, 2012; Bishop e Shilcof, 2017). Un processo che

merita attenzione: la natalità delle imprese è un fattore strutturale delle economie e al pari di altri indicatori più considerati – come l'occupazione e il PIL – contribuisce a generare e a perpetuare i divari territoriali. Inoltre, seguire il trend dei TNI è importante alla luce degli studi che evidenziano come una scarsa propensione a creare nuove imprese sia corresponsabile di un più lento recupero delle economie nazionali dopo la Grande Recessione (Ayres e Raveendranathan, 2016; Messer *et al.*, 2016).

In questo quadro generale, le domande di ricerca affrontate nel lavoro sono tre. In Italia, dopo il 2008, l'andamento dei TNI è stato pro-ciclico o contro-ciclico? Le grandi agglomerazioni urbane si sono rafforzate a scapito delle aree intermedie e rurali, così come è avvenuto in altri paesi? Alla luce delle profonde differenze strutturali fra Nord e Sud Italia, i percorsi evolutivi delle aree più urbanizzate e i loro profili nei TNI sono simili?

La prima parte del lavoro affronta il tema della differenziazione spaziale dei TNI, evidenziando come essa sia riconducibile a una complessa serie di fattori radicati nei contesti locali (§2). Si analizza poi la dinamica dei TNI in Italia nel periodo 2008-2019, utilizzando i dati del Registro Infocamere-Movimprese a scala provinciale (§3). L'ultima parte del lavoro riguarda le performance e i modelli di natalità delle grandi aree urbane, identificate con le *metropolitan regions* definite dall'Eurostat (§4-5). Pur con il limite di un'analisi descrittiva, risaltano differenti profili e percorsi evolutivi rispetto al quadro nazionale e alle regioni d'appartenenza, che possono essere ricollegati a diversi fattori locali.

2. NATALITÀ DELLE IMPRESE: UN FENOMENO COMPLESSO E RADICATO NEI LUOGHI. – La geografia dei TNI rimarca sensibili differenze fra regioni, che tendono a persistere nel tempo. Oggi è radicata la convinzione che l'attivazione di nuove imprese sia un evento regionale (Feldman, 2001): sono i contesti locali, con i loro diversi *assets* materiali e immateriali, a indurre TNI più o meno elevati. Ciò deriva da un cambio di prospettiva rispetto agli studi che fin dagli anni Sessanta del Novecento avevano legato l'effervescenza imprenditoriale di un'area, in via preferenziale, ai costi di trasporto, alle economie di scala, alla profittabilità delle attività e ad altri fattori interni alle imprese o di natura settoriale. Il modello di Orr (1974) è emblematico di questo approccio: l'autore spiega l'ingresso sul mercato di nuove imprese unicamente in termini di incentivi e barriere, trascurando lo spazio geografico con i suoi variegati caratteri insediativi e socioeconomici. L'attenzione per questi aspetti è cresciuta soprattutto nel corso degli anni Novanta, quando le differenze spaziali nei TNI sono state ricondotte a determinanti di natura territoriale, suddivisibili in quattro categorie (Verheul *et al.*, 2002): 1) fattori di domanda; 2) fattori di offerta; 3) effetti di agglomerazione; 4) fattori politico-istituzionali e culturali. Nel loro complesso, essi definiscono l'ambiente all'interno del quale gli

individui decidono di diventare imprenditori in base alle proprie attitudini e aspirazioni. Molti lavori, attraverso modelli econometrici, hanno valutato l'impatto dei diversi fattori a livello di regioni, province, contee, sistemi locali del lavoro e più raramente anche a scala comunale (Keeble *et al.*, 1993; Audretsch e Fritsch, 1994a; Vivarelli, 1994; Armington e Acs, 2002; Sutaria e Hicks, 2004; Arauzo-Carod e Teruel-Carrizosa, 2005; Fritsch e Falck, 2007; Bosma *et al.*, 2008; Li *et al.*, 2019).

I fattori di domanda definiscono il quadro delle opportunità sfruttabili dalle nuove imprese. Sono relativi all'ampiezza dei mercati locali – primo sbocco per i neoimprenditori – e alla loro struttura economica. Aree urbane in crescita demografica ed economica assicurano un ampio mercato e rendono più facile trovare nicchie per nuovi affari. Ciò è confermato anche dall'*incubator hypothesis* (Hoover e Vernon, 1959) e dalla teoria delle *nursery cities* (Duranton e Puga, 2001), che considerano la natalità delle imprese come un evento urbano: nelle grandi città, oltre alle potenzialità di mercato, c'è un facile accesso a tutti gli input (materiali e immateriali) necessari per avviare nuove attività, anche fortemente innovative e rischiose.

Sul fronte della struttura economica, due sono i fattori più considerati negli studi: il livello di terziarizzazione e la taglia delle imprese. In genere, i TNI sono più elevati laddove prevalgono le attività terziarie, che rispetto a quelle industriali sono meno *capital intensive* e hanno minori barriere all'entrata (specie nei servizi poco qualificati). Glaeser *et al.* (2015) considerano come discriminante, nella geografia dei TNI, la distanza da miniere e grandi fabbriche, che non creano un ambiente propizio all'imprenditorialità. La rilevante presenza di piccole imprese gioca anch'essa a favore di alti TNI (Glaeser, 2007). La minima taglia efficiente comprime gli investimenti necessari per l'avvio di nuove attività. Inoltre, la mancanza di una rigida divisione del lavoro, tratto distintivo delle piccole imprese, facilita l'accesso alle conoscenze necessarie per mettersi in proprio e attiva il meccanismo del *role model*: si è a stretto contatto con l'imprenditore, figura da imitare, ed è più facile carpirne i segreti per individuare nuove opportunità di business. Un meccanismo ben presente nei distretti industriali italiani dove, soprattutto in passato, ha favorito un'elevata mobilità sociale da operaio a imprenditore.

La natalità delle imprese è influenzata anche da aspetti demografici, risorse e abilità individuali, ricompresi nel gruppo dei cd. fattori di offerta. La composizione della popolazione per età, genere ed etnia condiziona la spinta all'imprenditorialità. Le donne, generalmente, sono meno propense degli uomini a creare imprese, mentre giovani e soprattutto immigrati, in cerca di legittimazione sociale, mostrano un maggior fervore imprenditoriale. Il tasso di disoccupazione ha invece un effetto ambiguo. In linea teorica, laddove è elevato (oppure è cresciuto in modo repentino) gli individui potrebbero essere spinti a creare nuove imprese per assicurarsi un reddito di sussistenza, in mancanza di alternative occupazionali (è

la figura dell'imprenditore *necessity-driven*). Ma un alto tasso di disoccupazione è indicativo anche di situazioni di stagnazione o di declino economico che minano la sopravvivenza delle imprese già attive e scoraggiano nuove iniziative. Le ricerche empiriche confermano entrambe le ipotesi (Parker, 2009). Il capitale umano è un altro fattore che incide sulla creazione di nuove imprese. Secondo Acs e Armington (2004), i soggetti più istruiti hanno più probabilità di diventare imprenditori grazie alla loro maggior capacità di cogliere e mettere a frutto le opportunità di business. Comunque, non è da escludere che individui con *skills* qualificati preferiscano essere lavoratori dipendenti, magari in settori protetti o in forte crescita, per assicurarsi elevati redditi evitando i rischi legati all'avvio di attività in proprio. Infine, fra i fattori di offerta, c'è la disponibilità di capitali: l'entità dei depositi bancari di un'area e la quota di abitazioni in proprietà sono spesso correlate positivamente ad alti TNI (Fairlie, 2013).

La New Economic Geography (Krugman, 1991) e la teoria dello sviluppo endogeno (Romer, 1990) hanno rinvigorito gli studi sulla natalità delle imprese, determinando una crescente attenzione per gli effetti positivi prodotti dall'agglomerazione spaziale di individui, istituzioni e attività economiche. Aree metropolitane e *clusters* specializzati godono di una serie di vantaggi – rispettivamente economie di urbanizzazione e di localizzazione – che creano un ambiente favorevole alle nuove iniziative imprenditoriali. Un mercato del lavoro condiviso, un'ampia gamma di servizi vendibili e non vendibili, gli *spillovers* di conoscenza e i flussi di informazione sono tutti fattori che facilitano la creazione di nuove imprese e di *start-ups* (Glaeser *et al.*, 2010; Stam, 2010; Bosma e Sternberg, 2014). Comunque, l'agglomerazione spaziale, superate certe soglie, è foriera di svantaggi per le imprese: elevata concorrenza, congestione, elevati costi del lavoro e innalzamento della rendita urbana, potrebbero deprimere i TNI dei poli metropolitani e dei *clusters* a favore di localizzazioni decentrate, che potrebbero essere rese più appetibili anche con politiche *ad hoc* (Hans e Koster, 2018).

Il quarto e ultimo gruppo di fattori che influenzano la natalità delle imprese comprende aspetti di natura politico-istituzionale e culturale. I quadri normativi, che condizionano l'attività d'impresa e l'organizzazione dei mercati, così come gli incentivi e i programmi lanciati dai *policy makers*, generano condizioni più o meno ottimali per l'avvio di nuove attività. La Banca mondiale, nei report annuali *Doing business*, dedica grande attenzione a questi aspetti. Non vanno sottovalutate anche le cd. istituzioni informali, termine che allude alle norme tacite e alle condotte condivise dai membri di una comunità. Esse legittimano e sostengono l'imprenditorialità, radicandola in certi luoghi: lì, e non altrove, c'è uno spirito imprenditoriale e sono presenti infrastrutture, scuole professionali, banche locali e altri *assets* che sostengono il tessuto delle imprese, rigenerandolo nel tempo.

I TNI mostrano un'elevata inerzia spazio-temporale riconducibile, secondo Andersson e Koster (2011), all'azione simultanea di due processi. Il primo riguarda la

relativa stabilità delle determinanti che alimentano la nascita delle imprese. Molti fattori sopra richiamati sono *spatially sticky* (Fotopoulos, 2014) e mutano lentamente nel tempo. Accanto a ciò, agisce un meccanismo di *path dependence* nella stessa creazione delle imprese. La storia conta: aree in passato connotate da un elevato fervore imprenditoriale hanno buone probabilità di conservare questo carattere al passare del tempo. Ciò deriva, in estrema sintesi, dalla presenza e progressiva stratificazione di esternalità che incrementano le opportunità per nuovi business, nonché da una ‘cultura’ locale che protegge e incentiva lo spirito imprenditoriale, attraverso le istituzioni formali e soprattutto quelle informali già richiamate (le seconde mutano più lentamente delle prime). Molte ricerche hanno documentato la persistenza dei TNI per lunghi periodi, nonostante shock di varia origine e intensità (Fotopoulos e Storey, 2017; Koster e Hans, 2017; Fritsch e Kublina, 2019; Cainelli *et al.*, 2020). Anche se la persistenza è forte, la geografia dei TNI non è mai del tutto stabile: ci sono aree che hanno modificato – in meglio o in peggio – il proprio posizionamento a causa di investimenti infrastrutturali, processi di ristrutturazione economica e altri fattori di varia natura.

I lavori empirici sulle determinanti regionali dei TNI hanno portato a risultati contraddittori, anche rispetto al medesimo ambito geografico. Su alcune variabili c’è maggior consenso: in particolare, in molti paesi sviluppati, la densità demografica (*proxy* delle economie di urbanizzazione), la presenza di piccole imprese e la crescita della domanda di beni e/o servizi (valutabile dal trend della popolazione e del PIL) contraddistinguono le aree ad alto TNI (Reynolds *et al.*, 1994). Per altri fattori, fra i quali il tasso di disoccupazione, le evidenze sono più contrastanti (effetto positivo, negativo o nullo). Risultati contraddittori non devono stupire: ogni paese ha un peculiare quadro socioeconomico e sono diversi i modelli esplicativi, gli indicatori e i periodi di tempo considerati dagli autori. Anche per questo motivo la ricerca sulle determinanti dei TNI è tuttora aperta.

Negli studi viene spesso trascurata la composizione settoriale dell’economia locale. Questo è un problema in quanto alti TNI potrebbero derivare dalla concentrazione di attività che per loro natura hanno un’elevata propensione a generare nuove imprese. Diversi autori, utilizzando tecniche di scomposizione dei TNI di tipo *shift-share*, hanno dimostrato come la base economica condizioni fortemente i TNI di un’area e le sue performance nel tempo (Johnson, 2004; Nyström, 2007; Cheng, 2011; Renski, 2014).

Un ulteriore aspetto critico riguarda il rapporto fra aree urbane e rurali. Il supposto vantaggio delle prime, quanto a TNI più elevati, non sempre è confermato nelle ricerche empiriche (Renski, 2008; Pöder *et al.*, 2017; Liu *et al.*, 2020). Nello studio dei TNI andrebbero considerati con più cura i modelli insediativi e i rapporti a scala locale. Aree prossime (o ben collegate) a grandi città potrebbero avere alti tassi TNI, sia perché ‘raccolgono’ attività decentrate dai poli urbani – dove si

manifestano diseconomie di agglomerazione – sia perché potrebbero beneficiare di un ‘prestito di scala’ (*borrowed size*) (Hans e Koster, 2018; Lavesson, 2018). Molti studi, inoltre, privilegiano le grandi città e le aree rurali remote, ma non è chiaro il trend dei TNI nei contesti intermedi (Mayer e Motoyama, 2020).

3. LA DINAMICA DEI TNI IN ITALIA. – I principali indici sulla struttura delle imprese in Italia restituiscono un quadro di marcate differenze fra le regioni meridionali e quelle centro-settentrionali, che riflettono una diversa storia socioeconomica e che incidono, inevitabilmente, sulla dinamica dei TNI. Nel 2018, al Sud si registrano 60 imprese ogni 1.000 abitanti, una densità nettamente inferiore alle altre ripartizioni territoriali, fra loro più simili (circa 20 punti in meno). Inoltre, la dimensione media delle imprese meridionali è modesta: solo 2,9 addetti/impresa, a fronte di valori pari a 3,9 nel Centro, 4,4 nel Nord-Est e 4,7 nel Nord-Ovest. La gerarchia si ribalta considerando il peso delle imprese individuali: il valore è massimo al Sud – 67,3%, con uno scarto di 5-7 p.p. dalle altre aree – a indicare la forza del capitalismo familiare.

Non esiste un metodo univoco per calcolare i TNI. Adottando il cd. *labour market approach*², considereremo il seguente rapporto:

$$TNI_{ax} = (I_{ax} / P_{ax}) * 10.000 \quad (1)$$

in cui: I = imprese nate; P = popolazione nella fascia di età 18-64 anni; a = area; x = anno.

Il lavoro si concentra sul periodo 2008-2019, ma in prima battuta è utile guardare a un arco temporale più lungo (2002-2019), per meglio valutare l’impatto della ‘lunga crisi’ sui TNI. Sono stati considerati pertanto tre sottoperiodi, coincidenti con diverse fasi del ciclo economico: 2002-2007 (crescita), 2008-2013 (recessione) e 2014-2019 (ripresa). A scala nazionale, il numero medio di nuove iscrizioni nel Registro imprese è progressivamente calato: da 418.824 unità nel primo periodo, a 394.432 nel secondo, fino a 360.765 nel terzo. Di riflesso, sono diminuiti anche i TNI, specie fra il secondo e il terzo periodo (Tab. 1). Il Centro Italia ha il primato del più alto TNI, con uno scarto dal Nord-Ovest che nel tempo oscilla fra 10 e 14 punti. Risalta il forte indebolimento del Nord-Est. Fra 2002 e 2007 si posizionava subito dopo il Centro; viene poi scavalcato dal Nord-Ovest e nella fase più recente anche dal Sud, che certo non brilla per elevati TNI, ma ha valori più stabili nel tempo.

² Basato sull’ipotesi che gli individui decidano di creare un’impresa nel mercato del lavoro da cui provengono e dove hanno maturato precedenti esperienze lavorative, in linea con la teoria dell’*entrepreneurial choice*. I TNI possono essere calcolati anche come rapporto fra nuove imprese e popolazione residente (*population approach*), oppure come rapporto fra nuove imprese e imprese attive (*ecological approach*). Per il confronto fra i diversi approcci si rimanda a Audretsch e Fritsch (1994b).

Tab. 1 - TNI in Italia per ripartizioni geografiche e tipologie territoriali, 2002-2019

Ambiti	TNI medio			$\Delta\%$ TNI	
	2002-2007 (P1)	2008-2013 (P2)	2014-2019 (P3)	P1-P2	P2-P3
Nord-Ovest	117,6	108,4	95,6	-7,8	-11,8
Nord-Est	119,1	103,7	91,0	-12,9	-12,2
Centro	127,1	122,1	109,2	-3,9	-10,6
Sud	102,8	98,2	94,0	-4,5	-4,4
Regioni metropolitane (RM)	113,1	107,6	99,4	-4,8	-7,6
Aree intermedie	115,7	105,9	94,4	-8,4	-10,9
Aree rurali	115,9	105,2	94,6	-9,2	-10,1
Province accentrate	119,8	111,3	102,0	-7,1	-8,3
Province accentrate non RM	124,3	113,0	99,0	-9,0	-12,4
Province non accentrate	109,3	102,0	91,7	-6,7	-10,1
Italia	114,5	106,6	96,9	-6,9	-9,1

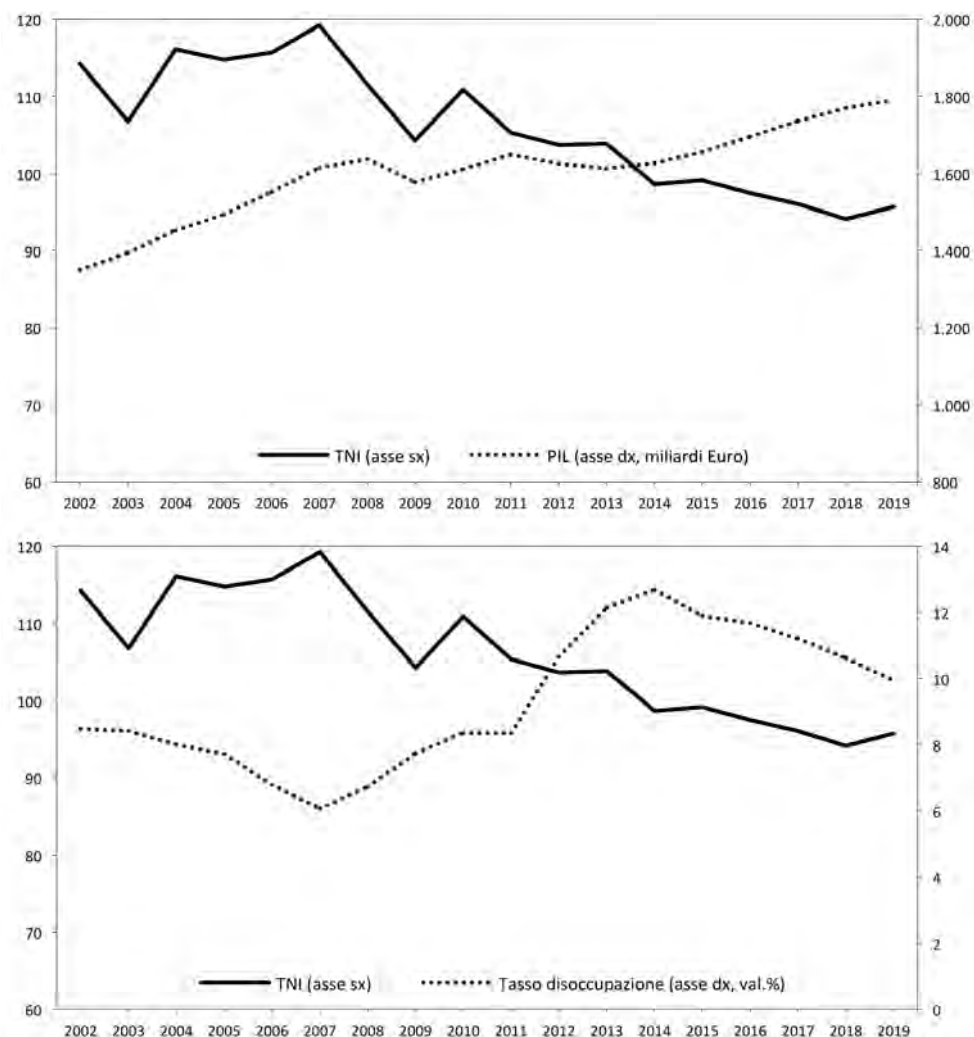
Fonte: ns. elaborazioni su dati Infocamere-Movimprese e Istat.

La Figura 1 evidenzia la progressiva riduzione dei TNI. Fino al 2013, rispetto al PIL, il trend è pro-ciclico, in linea con le evidenze degli studi internazionali (Klapper *et al.*, 2015). Poi le traiettorie divergono: mentre il PIL aumenta, i TNI si riducono ulteriormente. La ripresa economica è debole, il tasso di disoccupazione resta al di sopra della soglia precisi, e ciò ha contribuito a scoraggiare la creazione di nuove imprese.

La ‘lunga crisi’ ha avuto un diverso impatto sulle grandi agglomerazioni urbane, sulle aree intermedie e rurali. In questo lavoro, si è scelto di far coincidere le prime con le *metropolitan regions* – identificate in sede europea a partire dalla griglia delle province (NUTS 3) – e con la città metropolitana di Reggio Calabria³. Ci riferiremo a questo aggregato, comprendente 22 realtà⁴, con la sigla RM. Le

³ Le *metro-regions* sono definite come aree NUTS 3 (o loro insiemi) dove almeno il 50% della popolazione risiede in una *Functional urban area* (FUA) con un minimo di 250.000 abitanti (Eurostat, 2019). L’inclusione di Reggio Calabria è legata al fatto che si tratta dell’unica città metropolitana istituita dalla L. 56/2014 non compresa nell’elenco delle *metro-regions*. Per il problema dell’identificazione delle aree metropolitane in Italia e per la discrepanza fra disegno ‘politico’ e ‘geografico’ di tali aree, si rimanda a Bartaletti (2015).

⁴ In totale 24 province, in quanto la *metro-region* di Milano comprende tre province (Milano, Lodi e Monza-Brianza).



Fonte: ns. elaborazioni su dati Infocamere-Movimprese e Istat.

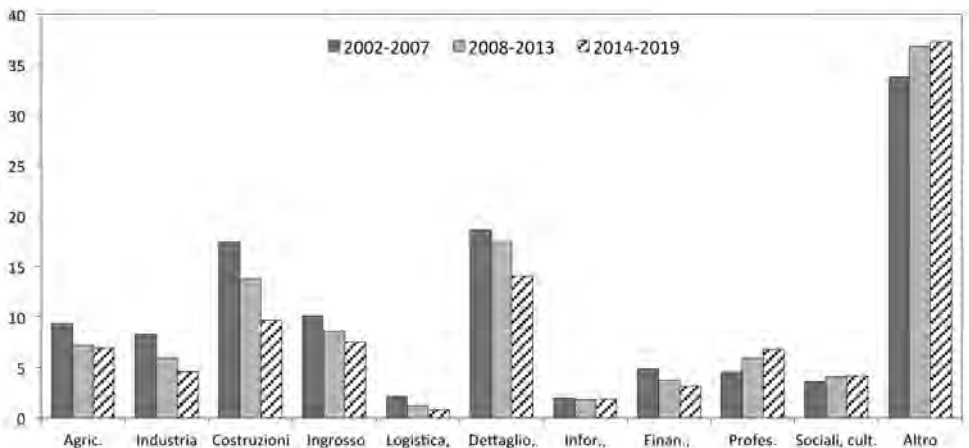
Fig. 1 - TNI, PIL e tasso di disoccupazione in Italia, 2002-2019

restanti province sono state suddivise in intermedie e rurali sulla base della classificazione Eurostat che considera la quota di popolazione residente al di fuori dei cd. *urban clusters*⁵.

⁵ Celle contigue di 1 Km² con un almeno 300 ab./Km² e 5.000 abitanti. Nelle province intermedie e rurali, rispettivamente, il 20-50% e oltre il 50% della popolazione risiede al di fuori di tali aree (Eurostat, 2019).

Prima del 2008, le RM avevano un TNI inferiore – sia pur di poco – a quello delle aree intermedie e rurali (Tab. 1). Ciò riflette la vitalità dei contesti periferici, investiti da processi di decentramento demografico e produttivo, nonché la presenza di distretti industriali di piccola impresa, storici ‘vivai’ d’imprenditorialità. Dopo il 2008 il quadro muta e le RM, pur condividendo con le altre aree la medesima traiettoria di calo dei TNI, hanno performance migliori. Il loro vantaggio si consolida nel tempo. Nella difficile congiuntura economica, le grandi aree urbane hanno ‘protetto’ i TNI, impedendone un’eccessiva caduta. Potremmo ipotizzare che ciò derivi dalla presenza di economie di agglomerazione che attutiscono i rischi (Arauzo-Carod e Teruel-Carrizosa, 2005; Bishop e Shilcof, 2017). L’ipotesi è confermata anche introducendo la distinzione fra province accentrate e non accentrate, basata sul peso demografico dei capoluoghi (superiore o inferiore alla media nazionale). Le province del primo tipo hanno avuto performance migliori, ma ciò riguarda soprattutto quelle legate a poli di rango metropolitano. Le 27 province accentrate non inserite nel gruppo delle RM, che prima del 2008 vantavano i più alti TNI nel quadro nazionale, negli anni successivi si sono molto indebolite.

Come noto, i TNI variano notevolmente in base ai settori di attività (Fig. 2). Nel commercio al dettaglio e nelle costruzioni, settori con basse barriere all’ingresso e molte piccole imprese, i TNI sono più alti (c’è anche un maggior concorrenza, che limita la sopravvivenza delle imprese). I valori toccano il minimo nei comparti della logistica e delle comunicazioni, dove la struttura organizzativa richiede investimenti ingenti. Nell’arco temporale in esame, i TNI si sono ridotti in tutti i settori ad eccezione dei servizi professionali, dei servizi sociali e dell’eterogeneo



Fonte: ns. elaborazioni su dati Infocamere-Movimprese e Istat.

Fig. 2 - TNI in Italia per settori di attività, 2002-2019

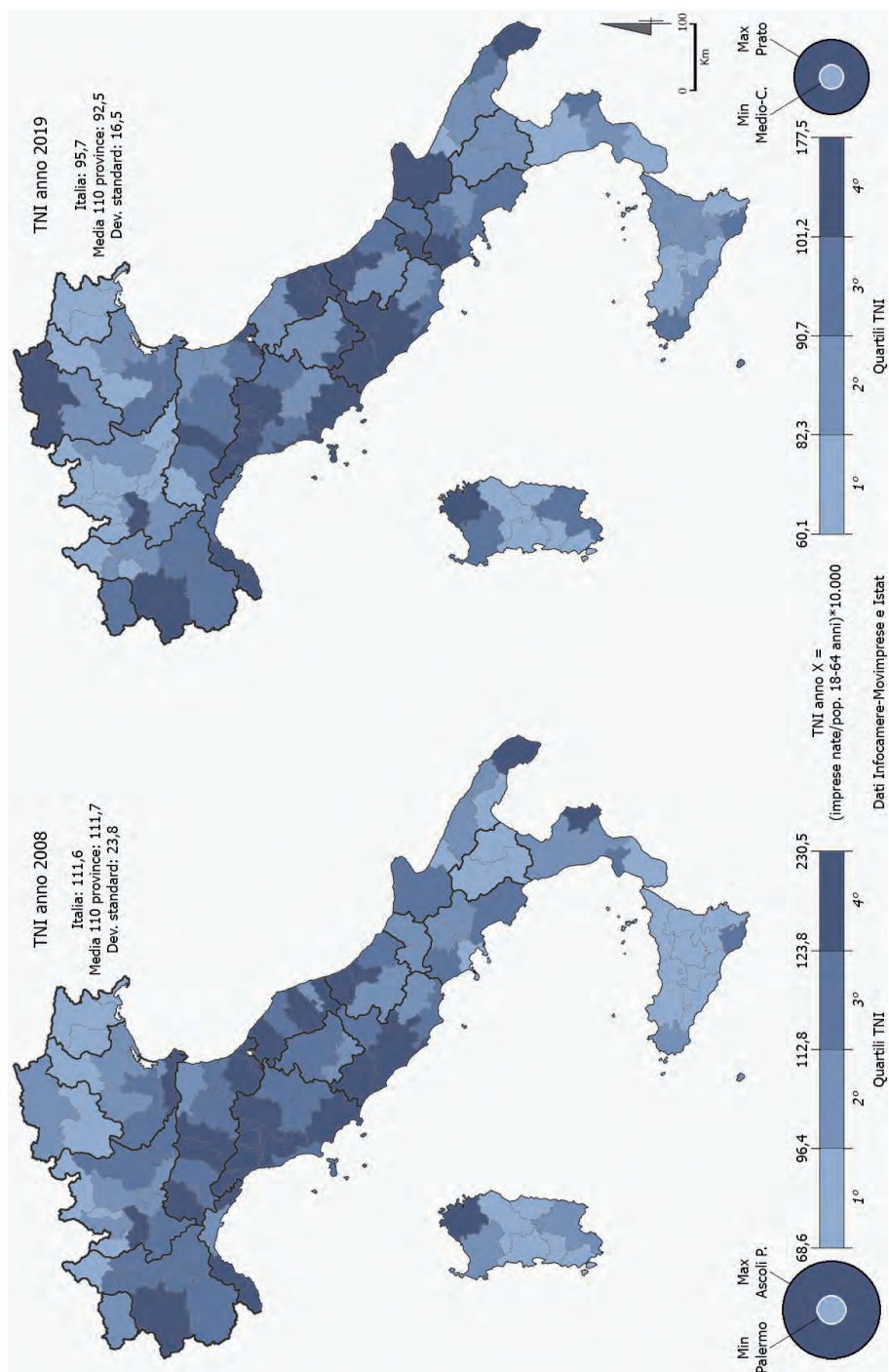


Fig. 3 - TNI nelle province italiane, 2008-2019

aggregato delle 'altre attività'. Molto penalizzati il commercio al dettaglio, le costruzioni, l'industria in senso stretto e, nel suo piccolo, anche la logistica. Sono rilevabili diverse dinamiche temporali: il calo dei TNI si concentra fra il primo e il secondo periodo (ad esempio nell'agricoltura), oppure è più forte dopo (commercio al dettaglio), oppure è costante nel tempo (costruzioni).

La 'lunga crisi' ha portato un certo scompiglio nella geografia dei TNI, come si evince dalla correlazione fra i tassi registrati nel 2002 e nei 17 anni successivi a scala provinciale: fino al 2007 i valori sono stabili (intorno a 0,90), ma poi si riducono progressivamente, fino ad arrivare a quota 0,68 nel 2019.

Non solo i TNI sono diminuiti, come già visto, ma è mutato sensibilmente il posizionamento delle province (Fig. 3). Nel 2008, bassi TNI si riscontrano soprattutto nel Mezzogiorno (18 province su 41 nel primo quartile, 12 nel secondo quartile). Al Nord, invece, le province nel primo quartile sono poche, localizzate nella fascia alpina (tranne Aosta e Bolzano) e in Friuli-Venezia Giulia. I TNI si innalzano, in modo diffuso, nel Nord-Est e soprattutto nel Centro Italia, dove 12 province su 22 sono nel quarto quartile. Anche molte aree costiere ad economia turistica spiccano per alti TNI. È evidente, inoltre, come poche RM con status di città metropolitane (Milano, Torino, Firenze e Roma) ricadano nel quarto quartile; fra le restanti, specie al Sud, molte hanno TNI inferiori rispetto alle province confinanti o appartenenti alla stessa regione.

La mappa del 2019 è solo in parte sovrapponibile a quella precedente in quanto 50 province hanno modificato il quartile d'appartenenza (Tab. 2). Il Nord-Ovest è la ripartizione più instabile, con il 52% delle province che ha cambiato classe, spesso indebolendosi (specie attorno a Milano). Nel Nord-Est-Centro la persistenza è maggiore, ma non mancano realtà che hanno fatto notevoli balzi in avanti (Bolzano e Terni, dal secondo al quarto quartile) o all'indietro (Piacenza, dal quarto al primo quartile). Nel Mezzogiorno all'incirca la metà delle province ha modificato la sua posizione nella mappa dei quartili, spesso in meglio; una traiettoria che coinvolge anche le RM di Napoli, Catania, Messina e Cagliari. Valutando il grado di persistenza per tipologie territoriali, è evidente come esso sia maggiore per le RM e le province accentrate. Le aree intermedie e le province non accentrate, invece, sono quelle meno persistenti. Di per sé l'instabilità non è un fatto negativo, dipende dalla traiettoria intrapresa. A tal proposito, superando la suddivisione in quartili, la Tabella 3 valuta più in dettaglio i movimenti nella graduatoria nazionale dei TNI. Il 73% delle province meridionali (30 su 41) ha migliorato il proprio posizionamento, mentre nelle altre ripartizioni territoriali oltre la metà delle province ha perso terreno, con una punta massima nel Nord-Ovest (72%). Molte RM – ma non tutte – si sono rafforzate. Più contrastata la situazione delle aree intermedie e soprattutto di quelle rurali, dove le realtà in indebolimento e in rafforzamento quasi si equivalgono.

Tab. 2 - Persistenza dei TNI nelle province italiane, 2008-2019

<i>Ambiti</i>	<i>N. Province</i>	<i>Province persistenti nei quartili</i>					
		<i>1°</i>	<i>2°</i>	<i>3°</i>	<i>4°</i>	<i>Tot.</i>	<i>%</i>
Nord-Ovest	25	4	1	3	4	12	48,0
Nord-Est	22	5	3	4	2	14	63,6
Centro	22	–	1	2	10	13	59,1
Sud	41	10	4	3	4	21	51,2
Regioni metropolitane (RM)	24	2	3	4	6	15	62,5
Aree intermedie	45	9	2	3	9	23	51,1
Aree rurali	41	8	4	5	5	22	53,7
Province accentrate	44	7	2	5	14	28	63,6
Province accentrate non RM	27	5	1	2	8	16	59,3
Province non accentrate	66	12	7	7	6	32	48,5
Italia	110	19	9	12	20	60	54,5

Fonte: ns. elaborazioni su dati Infocamere-Movimprese e Istat.

Tab. 3 - Riposizionamento delle province nella graduatoria nazionale dei TNI, 2008-2019

<i>Ambiti</i>	<i>N. Province</i>	<i>Posizione in aumento e stabile</i>		<i>Posizione in riduzione</i>	
		<i>N.</i>	<i>%</i>	<i>N.</i>	<i>%</i>
Nord-Ovest	25	7	28,0	18	72,0
Nord-Est	22	7	31,8	15	68,2
Centro	22	10	45,5	12	54,5
Sud	41	30	73,2	11	26,8
Regioni metropolitane (RM)	24	15	62,5	9	37,5
Aree intermedie	45	19	42,2	26	57,8
Aree rurali	41	20	48,8	21	51,2
Province accentrate	44	23	52,3	21	47,7
Province accentrate non RM	27	11	40,7	16	59,3
Province non accentrate	66	31	47,0	35	53,0

Fonte: ns. elaborazioni su dati Infocamere-Movimprese e Istat.

4. REGIONI METROPOLITANE, UNIVERSO VARIEGATO. – Osservate dall'angolatura della natalità delle imprese, le 22 RM hanno performance e profili molto diversi. Ciò è chiaro sia considerando il loro posizionamento nel quadro nazionale,

sia guardando alle singole regioni d'appartenenza. Ci riferiremo a queste due scale d'analisi, peraltro entrambe rilevanti nelle politiche a sostegno dell'imprenditorialità. Risalta con grande evidenza l'alta variabilità dei TNI (Tab. 4): nel 2019, Prato ha un valore 2,5 volte superiore a quello di Palermo (177,5 contro 71,1). A prima vista, il gap non stupisce visto il forte divario che per tanti aspetti della vita economica e sociale separa il Nord dal Sud del paese. Il punto importante è un altro. Nel gruppo delle RM si trovano realtà che quanto a TNI si collocano agli antipodi: Prato è in cima alla classifica nazionale, superando addirittura Milano

Tab. 4 - TNI nelle regioni metropolitane italiane, 2008 e 2019

RM-Regioni metropolitane	Tipo ¹	TNI 2008	TNI 2019	$\Delta\%$ TNI 2008-2019	Scarto $\Delta\%$ TNI 2008-2019, p.p.	
					MR - Italia	MR - Regione
Torino	C/M	129,1	108,8	-15,7	-1,5	3,0
Milano ²	C/M	126,3	115,2	-8,8	5,4	7,6
Bergamo	M	101,9	79,8	-21,7	-7,5	-5,4
Brescia	M	115,9	90,0	-22,4	-8,2	-6,0
Genova	C/M	107,9	99,8	-7,5	6,7	6,9
Verona	M	118,8	99,9	-15,9	-1,7	1,3
Venezia	C/M	100,4	84,7	-15,6	-1,4	1,6
Padova	M	114,4	92,6	-19,0	-4,8	-1,8
Parma	M	118,9	92,5	-22,3	-8,1	1,4
Reggio E.	M	136,4	105,0	-23,0	-8,8	0,7
Bologna	C/M	113,8	92,5	-18,7	-4,5	5,0
Firenze	C/M	135,1	105,6	-21,8	-7,6	-1,2
Prato	M	208,1	177,5	-14,7	-0,5	5,9
Roma	C/M	128,1	112,3	-12,3	1,9	1,2
Napoli	C/M	91,3	95,2	4,3	18,5	7,5
Taranto	M	82,9	85,2	2,7	16,9	11,9
Bari	C/M	97,3	89,1	-8,4	5,8	0,8
Reggio C.	C	87,8	75,8	-13,7	0,5	7,5
Palermo	C/M	68,6	71,1	3,7	17,9	8,5
Messina	C/M	83,7	84,7	1,2	15,4	6,1
Catania	C/M	95,7	85,8	-10,3	3,9	-5,5
Cagliari	C/M	104,7	99,0	-5,5	8,7	3,1
Italia	-	111,6	95,7	-14,2	-	-

Note: 1. C = Città metropolitana; M = *Metropolitan region* Eurostat. 2. Comprende le province di Milano, Monza-Brianza e Lodi.

Fonte: ns. elaborazioni su dati Infocamere-Movimprese e Istat.

e Roma; Palermo è ultima nel 2008, mentre nel 2019 occupa la 101^a posizione. Ciò contrasta con l'idea che le grandi aree urbane abbiano il primato dei più alti TNI di un paese, come vorrebbe l'*incubator hypothesis*. Ciò vale se si ragiona sul numero di nuove imprese create (lo vedremo poi), ma non se si fa riferimento alla loro densità rispetto alla popolazione in età lavorativa, una situazione evidente anche in altri paesi sviluppati (Renski, 2008).

Una misura sintetica della vocazione all'imprenditorialità delle RM è data dal quoziente di localizzazione (QL):

$$QL = (I_{mx} / P_{mx}) / (I_{tx} / P_{tx}) \quad (2)$$

in cui: I = imprese nate; P = popolazione nella fascia di età 18-64 anni; m = area; t = Italia (regione); x = anno.

Valori superiori a 1 si riscontrano laddove c'è una propensione a creare imprese più alta rispetto al dato nazionale (o regionale). Questo indice è molto usato negli studi sulla demografia delle imprese (Stam, 2005; Renski, 2008; Tamásy e Le Heron, 2008). Riferendosi al quadro nazionale, solo poche RM – 11 nel 2008 e 9 nel 2019 – hanno un QL>1 (Tab. 5). Sono tutte nel Centro-Nord, ad eccezione (nel 2019) di Cagliari. Potremmo pensare che almeno nei rispettivi spazi regionali le RM primeggino per l'elevato TNI. Non è così: anche a scala regionale i casi di QL>1 sono minoritari (10 RM, non sempre le stesse nel tempo: Tab. 6).

Fra 2008 e 2019, la quota di nuove imprese polarizzata dalle RM è aumentata dal 48% al 51% del totale nazionale. Un aumento si riscontra anche per il valore aggiunto, le imprese attive, l'occupazione e la popolazione. Ma è soprattutto sul fronte dell'attivazione di nuove imprese che i progressi sono stati più marcati. Inoltre, la quota di nuove imprese 'catturata' dalle RM è superiore a quella delle imprese attive (lo scarto oscilla, negli anni, fra 3,6 e 4,9 pp.). È da questi dati che si evince il ruolo chiave delle RM come 'vivai' di nuova imprenditorialità. Osservando i TNI, invece, il loro vantaggio rispetto ad altri ambiti non è sempre evidente. A scala nazionale, Milano e Roma si contendono il primato di maggiori poli di imprese nate (con quote simili, attorno al 9% nel 2019). Seguono Napoli (5%), Torino (4%) e, con valori inferiori al 2%, le altre RM. Negli spazi regionali, le gerarchie rispecchiano i caratteri della struttura insediativa locale, più o meno accentrata. Mentre Roma polarizza i $\frac{3}{4}$ delle imprese nate del Lazio, nel Nord-Est il consolidato policentrismo comprime il peso delle RM. Anche nelle regioni con più realtà di questo tipo, le gerarchie sono appiattite: in Veneto, ad esempio, Venezia, Padova e Verona hanno quote simili (comprese fra il 17 e il 21% del totale regionale).

Fra 2008 e 2019, l'aggregato delle RM ha mostrato le migliori performance per i TNI nel quadro nazionale. Lo abbiamo già visto (Tab. 1), ma considerando le singole realtà sono evidenti marcate differenze (Tab. 4). Il gruppo delle RM

Tab. 5 - TNI nelle RM per settori di attività: QL rispetto a Italia, 2008 e 2019

RM	Anno 2008												
	N°	Tot.	Agr.	Ind.	Cost.	Ingr.	Log.	Dett.	Inf.	Fin.	Prof.	Soc.	Altro
	QL>1												
Torino	8												
Milano	8												
Bergamo	4												
Brescia	6												
Genova	6												
Verona	8												
Venezia	1												
Padova	5												
Parma	7												
Reggio E.	6												
Bologna	7												
Firenze	9												
Prato	9												
Roma	5												
Napoli	2												
Taranto	2												
Bari	4												
Reggio C.	2												
Palermo	-												
Messina	-												
Catania	1												
Cagliari	3												
Totale	103	11	6	10	11	11	10	7	11	12	14	7	4

RM	Anno 2019												
	N°	Tot.	Agr.	Ind.	Cost.	Ingr.	Log.	Dett.	Inf.	Fin.	Prof.	Soc.	Altro
	QL>1												
Torino	9												
Milano	9												
Bergamo	5												
Brescia	6												
Genova	7												
Verona	9												
Venezia	3												
Padova	5												
Parma	7												
Reggio E.	5												
Bologna	7												
Firenze	9												
Prato	10												
Roma	4												
Napoli	3												
Taranto	2												
Bari	3												
Reggio C.	2												
Palermo	2												
Messina	2												
Catania	2												
Cagliari	3												
Totale	114	9	7	12	11	11	11	9	11	12	11	11	8

QL:  <1  1-1,5  1,5-2  >2

Fonte: ns. elaborazioni su dati Infocamere-Movimprese e Istat.

Tab. 6 - TNI nelle RM per settori di attività: QL rispetto a regioni, 2008 e 2019

RM	Anno 2008												
	N°	Tot.	Agr.	Ind.	Cost.	Ingr.	Log.	Dett.	Inf.	Fin.	Prof.	Soc.	Altro
	QL>1												
Torino	8												
Milano	7												
Bergamo	1												
Brescia	5												
Genova	6												
Verona	8												
Venezia	3												
Padova	7												
Parma	3												
Reggio E.	3												
Bologna	5												
Firenze	5												
Prato	9												
Roma	4												
Napoli	4												
Taranto	-												
Bari	5												
Reggio C.	1												
Palermo	2												
Messina	8												
Catania	2												
Cagliari	6												
Totale	102	10	5	5	6	12	13	5	12	9	15	9	11

RM	Anno 2019												
	N°	Tot.	Agr.	Ind.	Cost.	Ingr.	Log.	Dett.	Inf.	Fin.	Prof.	Soc.	Altro
	QL>1												
Torino	9												
Milano	8												
Bergamo	4												
Brescia	4												
Genova	6												
Verona	9												
Venezia	3												
Padova	9												
Parma	6												
Reggio E.	5												
Bologna	4												
Firenze	6												
Prato	9												
Roma	5												
Napoli	5												
Taranto	-												
Bari	6												
Reggio C.	-												
Palermo	2												
Messina	4												
Catania	4												
Cagliari	7												
Totale	115	10	6	11	8	3	13	9	12	12	13	13	15

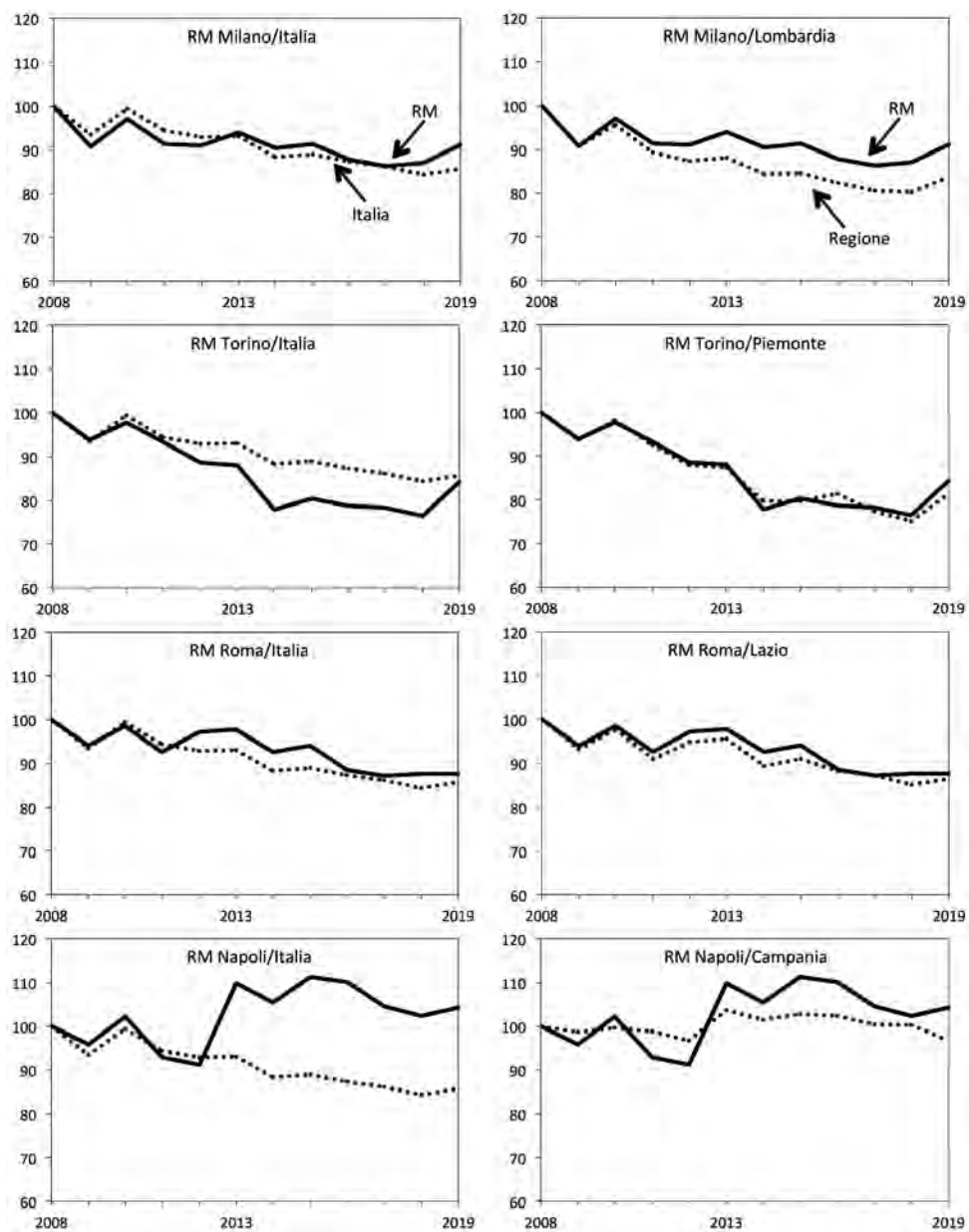
QL:  <1  1-1,5  1,5-2  >2

Fonte: ns. elaborazioni su dati Infocamere-Movimprese e Istat.

è tutt'altro che unitario. La variazione dei TNI è compresa fra $-23,0\%$ (Reggio Emilia) e $+4,3\%$ (Napoli). In 11 RM il dato è migliore di quello nazionale ($-14,2\%$), in altrettante è peggiore. Nel primo gruppo vanno fatte alcune distinzioni. Ci sono quattro realtà meridionali – Napoli, Palermo, Taranto e Messina – che hanno accresciuto i propri TNI, all'opposto del trend nazionale. Nelle restanti quattro RM del Sud, così come a Milano, Genova e Roma, c'è stato un rafforzamento relativo, conseguente a una riduzione moderata dei TNI (cioè inferiore al dato nazionale). Le altre 11 RM – tutte localizzate nel Centro-Nord – hanno invece perso terreno, toccate da un forte calo dei TNI, che non ha risparmiato le città metropolitane di Torino, Venezia, Bologna e Firenze. Negli spazi regionali, le dinamiche sono più simili, con 17 RM in rafforzamento.

La Figura 4 illustra il trend dei TNI delle quattro principali RM italiane. Le loro traiettorie ricalcano più o meno fedelmente la dinamica nazionale e regionale. Balza all'occhio Napoli che dopo il 2012 si stacca in modo netto dalla traiettoria nazionale, con scarti positivi cospicui. La sua performance è buona anche rispetto alla Campania, la regione che nel campione considerato è stata più resistente alla caduta dei TNI nel lungo periodo.

Come già visto, rispetto al totale delle attività economiche, molte RM hanno un $QL < 1$. Ciò non toglie che esse possano avere un'elevata natalità in alcuni settori. Anche la forza delle RM con un $QL > 1$ poggia su un mix variabile di attività, legato alle specifiche vocazioni locali. Pertanto, è bene valutare i TNI per settori (Tabb. 5-6). Risalta il diverso profilo di specializzazione delle RM, nonché il loro rafforzamento come 'generatori' di nuova imprenditorialità. Nel tempo, infatti, i casi di $QL > 1$ sono aumentati, tanto a scala nazionale (da 103 a 114), quanto a scala regionale (da 102 a 115). La contrapposizione fra Nord e Sud è chiara, tuttavia è meno netta rispetto a quanto si delinea nei TNI totali. Nel quadro nazionale, molte RM meridionali vantano alti TNI nell'agricoltura, nel commercio al dettaglio e nelle 'altre attività'. Più sporadici i casi di $QL > 1$ nei restanti settori. Un'eccezione di rilievo è Palermo per la logistica (il QL passa da 0,5 a 2,1). Nei perimetri regionali, molte RM del Sud hanno un $QL > 1$ anche nei servizi avanzati, per i quali non hanno visibilità a scala nazionale. Comunque, considerando il numero di settori nei quali le RM catalizzano la natalità delle imprese, è innegabile un certo gap fra Nord e Sud. Rispetto al quadro nazionale, nel 2008, Palermo e Messina risaltano per essere le uniche realtà con un $QL < 1$ in tutti i settori. L'anomalia scompare nel 2019, ma pur sempre le RM meridionali hanno valori inferiori alle altre. A scala regionale, alcune RM del Sud non brillano in nessun settore (Taranto e Reggio Calabria nel 2019), ma ci sono anche realtà, come Bari e Cagliari, che totalizzano un numero di $QL > 1$ simile a quello di molte RM del Centro-Nord.



Fonte: ns. elaborazioni su dati Infocamere-Movimprese e Istat.

Fig. 4 - TNI nelle RM di Milano, Torino, Roma e Napoli, 2008-2019 (2008=100)

Dietro alla mappa dei QL c'è una diversa base economica locale, che 'accende' o 'spegne' le RM nei quadri considerati (nazionale e regionale). Guardando i dati si potrebbero fare molte osservazioni. In particolare, si notano parecchi casi di $QL > 1$ nell'industria in senso stretto. Ciò riguarda, in modo diffuso, solo le RM del Centro-Nord; non solo quelle che ospitano distretti industriali – come Reggio Emilia, Parma e Prato – ma anche le altre, dove verosimilmente conta il ruolo delle fasce attorno ai poli principali, che concentrano infrastrutture e servizi avanzati per la produzione. Altro caso interessante è quello del commercio all'ingrosso: mentre negli spazi regionali le RM 'specializzate' nella natalità delle imprese in questo settore sono diminuite drasticamente (da 12 a 3), a livello nazionale ciò non è accaduto. Potremmo pensare che a grande scala le RM siano crocevia di scambi e relazioni transnazionali, ma nei loro rispettivi spazi regionali abbiano subito la concorrenza delle aree periferiche.

La Tabella 7 sintetizza la dinamica dei TNI per settori nel periodo 2008-2019. Le marcature indicano una performance migliore di quella nazionale e regionale, ovvero un aumento dei QL, a prescindere dal fatto che le RM siano o meno specializzate nelle attività considerate. Il quadro è complesso, sia rispetto ai settori nei quali si registrano buone performance, sia rispetto alla capacità delle RM di presidiare i diversi comparti. Da quest'ultimo punto di vista, è interessante rilevare la mancanza di un netto divario territoriale: al Nord come al Sud, ci sono RM con buone performance in molti o pochi settori. Le differenze riaffiorano, invece, nei profili settoriali delle RM, a riflettere il loro diverso tessuto socioeconomico. Soprattutto a scala nazionale, la frequenza dei casi di buone performance segnala forti differenze fra le RM del Nord e quelle del Sud nei comparti agricoltura, costruzioni, industria in senso stretto, servizi finanziari e 'altre attività'.

5. UNO SGUARDO AD ALCUNI FATTORI LOCALI. – Come discusso nella prima parte del lavoro, la propensione a creare nuove imprese è influenzata da un complesso mix di fattori. Pur senza elaborare un modello econometrico che possa aiutarci a spiegare le performance delle RM, è interessante soffermarsi sulla dinamica della popolazione residente e del valore aggiunto, due fattori di domanda fra i più considerati negli studi sui TNI (Reynolds *et al.*, 1994). La crescita della popolazione genera un aumento della domanda di beni e servizi, che dovrebbe stimolare l'avvio di nuove attività. Anche la crescita del valore aggiunto, indicativa di buone prospettive di mercato, dovrebbe influenzare positivamente i TNI, tant'è che in molti paesi è rilevabile un trend pro-ciclico (Klapper *et al.*, 2015). Nel caso italiano queste ipotesi non sono del tutto confermate (Tab. 8). Solo poche RM, fra 2008 e 2019, hanno registrato buone performance nei TNI rispetto al dato nazionale in presenza di una crescita della popolazione (7 casi), del valore aggiunto

Tab. 7 - Variazione dei TNI nelle RM per settori di attività, 2008-2019

RM	Performance migliore rispetto a Italia											
	N°	Agr.	Ind.	Cost.	Ingr.	Log.	Dett.	Inf.	Fin.	Prof.	Soc.	Altro
Torino	6		•	•	•	•			•		•	
Milano	8		•	•		•	•	•	•	•	•	
Bergamo	5		•				•	•		•	•	
Brescia	5				•		•	•	•		•	
Genova	8		•	•	•	•	•			•	•	
Verona	8	•	•		•	•	•	•	•	•		
Venezia	6		•	•		•	•		•		•	
Padova	4		•		•		•					
Parma	4		•					•			•	•
Reggio E.	4			•	•			•			•	
Bologna	5			•				•	•		•	•
Firenze	5		•			•	•		•		•	
Prato	2		•									•
Roma	3			•	•			•				
Napoli	6			•		•	•			•	•	•
Taranto	8	•		•		•	•	•		•	•	•
Bari	5	•		•		•				•		•
Reggio C.	3			•			•					•
Palermo	6	•		•	•			•	•			•
Messina	5	•		•	•	•						•
Catania	8	•	•	•		•		•	•	•	•	
Cagliari	6	•		•	•	•	•					•
Totale	120	7	11	15	10	12	12	12	10	8	13	10
Freq. % Centro-Nord		7,1	71,4	50,0	50,0	42,9	57,1	64,3	57,1	28,6	71,4	21,4
Freq. % Sud		75,0	12,5	100,0	37,5	75,0	50,0	37,5	25,0	50,0	37,5	87,5

RM	Performance migliore rispetto a regione											
	N°	Agr.	Ind.	Cost.	Ingr.	Log.	Dett.	Inf.	Fin.	Prof.	Soc.	Altro
Torino	5		•	•		•			•		•	
Milano	8		•	•		•	•	•	•	•		•
Bergamo	5	•	•				•	•			•	
Brescia	2	•		•								
Genova	6		•	•		•	•	•			•	
Verona	6	•				•	•	•	•	•		
Venezia	5			•		•			•	•	•	
Padova	5			•		•	•	•			•	
Parma	5		•			•		•			•	•
Reggio E.	7	•	•	•			•	•		•	•	
Bologna	6			•		•	•		•		•	•
Firenze	5		•			•	•		•		•	
Prato	1											•
Roma	6			•		•	•	•	•		•	
Napoli	4			•			•				•	•
Taranto	9	•	•	•			•	•	•	•	•	•
Bari	6	•	•	•		•					•	•
Reggio C.	5	•		•			•	•				•
Palermo	5	•				•		•	•			•
Messina	3		•	•								•
Catania	8		•	•		•	•	•	•	•	•	
Cagliari	4	•		•			•				•	
Totale	116	9	11	16	–	13	14	12	10	6	15	10
Freq. % Centro-Nord		28,6	50,0	64,3	–	71,4	64,3	57,1	50,0	28,6	71,4	28,6
Freq. % Sud		62,5	50,0	87,5	–	37,5	62,5	50,0	37,5	25,0	62,5	75,0

Fonte: ns. elaborazioni su dati Infocamere-Movimprese e Istat.

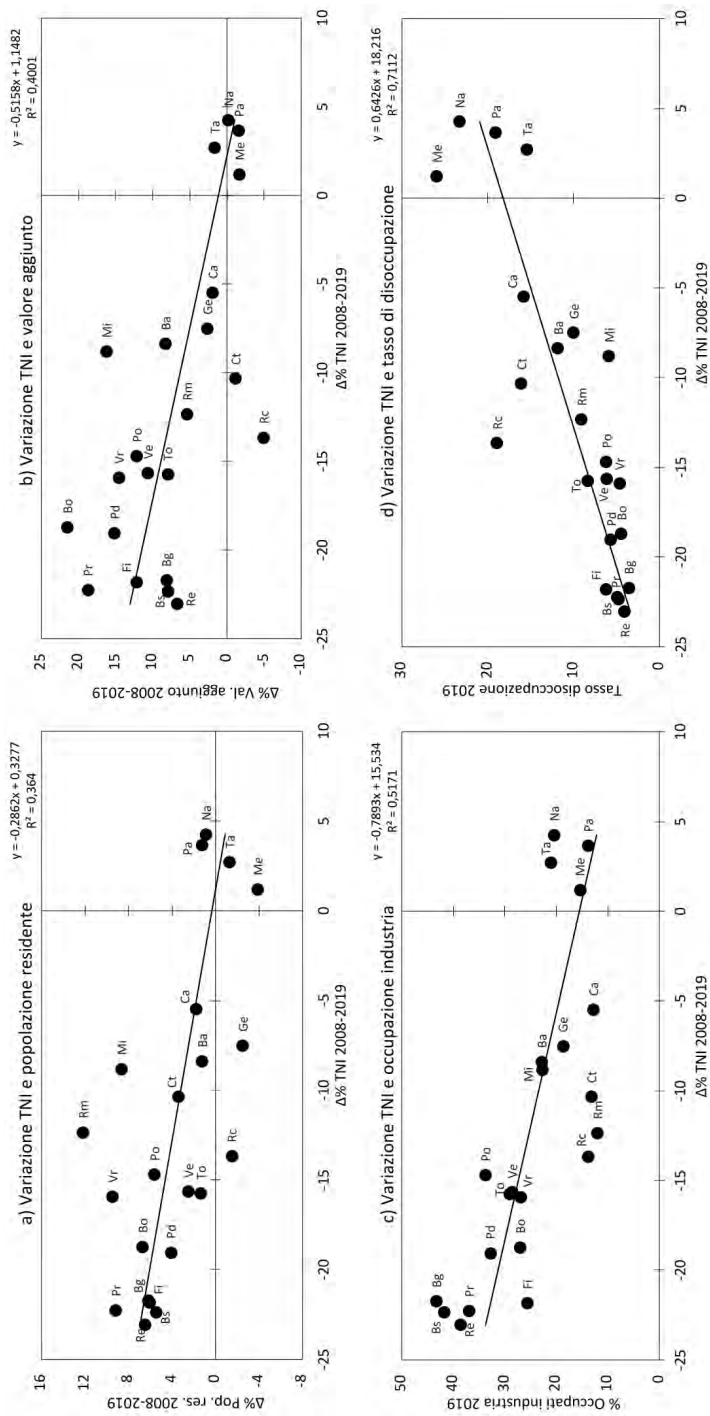
(6 casi), oppure di entrambe le variabili (4 casi). Ben 11 RM del Centro-Nord, pur connotate da un aumento della popolazione e del valore aggiunto spesso superiore al dato nazionale (segno ++ nella Tab. 8), mostrano un forte calo dei TNI. In alcuni casi – Bologna, Brescia, Padova e Parma – l’arretramento porta al riposizionamento nella graduatoria nazionale, con il passaggio da un $QL > 1$ a un $QL < 1$ nell’arco temporale considerato. C’è una correlazione negativa sia fra la variazione dei TNI e quella della popolazione, sia fra la variazione dei TNI e quella del valore aggiunto (Fig. 5a-b).

Tab. 8 - Variazione dei TNI e ambiente locale nelle RM, 2008-2019

RM	Variazione % 2008-2019 (performance rispetto a Italia)					% Occup. industria 2019 ¹	Tasso disoccup. 2019 ¹
	TNI	Pop. residente	Val. aggiunto	Occup. industria	Tasso disoccup.		
Torino	--	+	++	-	+	A	B
Milano	-	++	++	-	++	B	B
Bergamo	--	++	++	-	+	A	B
Brescia	--	++	++	-	++	A	B
Genova	-	-	+	--	++	B	B
Verona	--	++	++	--	+	A	B
Venezia	--	+	++	+	++	A	B
Padova	--	++	++	--	++	A	B
Parma	--	++	++	+	++	A	B
Reggio E.	--	++	+	-	++	A	B
Bologna	--	++	++	--	++	A	B
Firenze	--	++	++	-	+	B	B
Prato	--	++	++	--	-	A	B
Roma	-	++	+	-	+	B	B
Napoli	+	+	-	--	++	B	A
Taranto	+	-	+	--	+	B	A
Bari	-	+	++	--	+	B	A
Reggio C.	-	-	-	--	++	B	A
Palermo	+	+	-	--	+	B	A
Messina	+	-	-	--	++	B	A
Catania	-	++	-	--	+	B	A
Cagliari	-	+	+	--	+	B	A
Italia	-14,2	2,9	7,6	-12,2	49,3	25,9	10,0

Nota: 1. A = superiore al dato Italia; B = inferiore al dato Italia.

Fonte: ns. elaborazioni su dati Infocamere-Movimprese e Istat.



Fonte: ns. elaborazioni su dati Infocamere-Movimprese e Istat.

Fig. 5 - La variazione dei TNI in relazione a quattro variabili

Nel quadro generale, risaltano Messina e Reggio Calabria, le uniche RM con buone performance nei TNI in presenza di un calo della popolazione e del valore aggiunto.

Non è facile spiegare perché molte RM contraddistinte da vitalità demografica e dalla capacità di riassorbire più prontamente l'urto della Grande Recessione abbiano registrato una forte caduta dei TNI, ma una possibile linea interpretativa deriva dall'osservazione di due variabili: il peso dell'occupazione nell'industria e il tasso di disoccupazione. La correlazione con la variazione dei TNI è negativa per la prima variabile e positiva per la seconda (Fig. 5c-d). Le 11 RM del Centro-Nord con cattive performance nei TNI sono accomunate da un perdurante elevato peso del settore industriale (molte ospitano distretti industriali). La concorrenza internazionale, la metamorfosi delle aree manifatturiere in termini di specializzazioni e rapporti fra imprese capofila e subfornitori locali potrebbero spiegare il forte declino dei TNI registrato in queste realtà, come suggeriscono anche Migliardi e Revelli (2011). Tuttavia, nonostante la ristrutturazione del settore industriale, i tassi di disoccupazione restano bassi, ben al di sotto del dato nazionale. Ciò indica una facile ricollocazione dei lavoratori, che verosimilmente disincentiva l'assunzione di rischi legati all'avvio di attività in proprio, comprimendo i TNI. La situazione delle RM meridionali è diversa: un perdurante alto tasso di disoccupazione (spesso significativamente aumentato nell'ultimo decennio), l'espulsione di forza lavoro dall'industria e l'elevato peso di attività terziarie tradizionali, caratterizzate da basse barriere all'ingresso, inducono forme di imprenditorialità di tipo *necessity-driven*, con conseguenti buone performance sul fronte dei TNI. Si noti, in particolare, il caso di Messina, che nel 2019 ha il più alto tasso di disoccupazione nel campione considerato (25,9%). Anche Piacentini *et al.* (2017) ritengono che i percorsi di sviluppo dei TNI nel Mezzogiorno seguano sentieri diversi dal resto del Paese.

Nel quadro complessivo, vanno tenute distinte le RM di Milano e Roma: le uniche con un'elevata propensione alla nuova imprenditorialità nel 2008 ($QL > 1$) ad aver registrato buone performance nel decennio successivo, in associazione con un'apprezzabile crescita demografica ed economica. Altri studi hanno dimostrato come Milano e Roma siano state molto dinamiche anche sul fronte dell'occupazione, distinguendosi nettamente dalle altre RM (Bagliani *et al.*, 2020; Rota *et al.*, 2021).

6. CONCLUSIONI. – Pur con i limiti di un'analisi descrittiva, questo lavoro ha evidenziato come in Italia, nell'arco temporale 2008-2019, lo slancio imprenditoriale si sia notevolmente affievolito, con un calo del TNI del 14,2%. Se fino al 2013 il trend è stato pro-ciclico (calo del PIL e del TNI), anche dopo tale data, nonostante i segnali di ripresa economica, il calo del TNI è proseguito. Ciò è preoccupante poiché la creazione di nuove imprese interagisce con le complesse problematiche della crescita economica, dell'innovazione e del sostegno all'occupazione.

Sul piano geografico, la riduzione dei TNI è stata disomogenea e ha alterato le gerarchie precedentemente consolidate. Le province del Nord-Est e quelle classificabili come intermedie sono state molto penalizzate. L'aggregato delle RM, 'protetto' dalle economie di urbanizzazione, ha invece registrato le migliori performance. In passato, il modello di sviluppo decentrato, tipico dell'Italia, aveva consentito alle aree 'periferiche' di avere elevati TNI a confronto con i grandi poli urbani. Questo connotato si è progressivamente indebolito e dopo il 2008 le RM hanno preso il sopravvento. Questo almeno in aggregato. Considerando le singole realtà, infatti, ci troviamo di fronte a un quadro complesso che riflette storie, economie e ambienti locali alquanto eterogenei. C'è un'evidente contrapposizione Nord/Sud, ma anche all'interno delle due macroaree le posizioni delle RM sono diverse. Sia a scala nazionale, sia considerando le RM nei loro ristretti perimetri regionali, risaltano marcate differenze nei valori dei TNI, nelle performance e nei profili settoriali delle nuove imprese. Nel quadro complessivo, è chiaro come non tutte le RM – pur in un processo di ripolarizzazione delle nuove imprese – abbiano un'elevata propensione all'imprenditorialità ($QL > 1$) a entrambe le scale di analisi considerate (nazionale e regionale). Inoltre, sono evidenti le maggiori difficoltà delle RM del Centro-Nord più legate al settore industriale e a città di media dimensione, città che non hanno le potenzialità di Milano e Roma, più terziarizzate, più attrattive per gli investimenti e che fra 2008 e 2019 hanno registrato una buona crescita demografica ed economica. Infine, risaltano le buone performance delle RM meridionali. I loro TNI sono bassi, ma sono rimasti più costanti nell'arco temporale 2008-2019 e in qualche caso sono addirittura aumentati, verosimilmente sospinti da forme di imprenditorialità *necessity-driven*.

Queste differenze inducono a pensare che in Italia i meccanismi alla base dei TNI siano territorialmente differenziati, un aspetto che dovrebbe essere attentamente considerato negli studi e nelle politiche pubbliche. Nella prima parte del lavoro abbiamo visto come i TNI dipendano dall'intreccio di numerosi fattori. Sarebbe utile proseguire nella ricerca elaborando un modello econometrico per valutare il ruolo dei diversi fattori, soffermandosi in particolare sulla struttura produttiva e sul tasso di disoccupazione, che sembrano essere fattori chiave nello spiegare le differenze nei TNI delle RM nel periodo in esame.

Il calo dei TNI registrato nel decennio considerato è una pesante eredità nell'attuale fase di crisi economica innescata dalla pandemia di COVID-19. I TNI, già compressi, si sono infatti ulteriormente ridotti nel corso del 2020 (Formai *et al.*, 2020; Pini e Rinaldi, 2020)⁶. Non sarà facile invertire la rotta. Il Piano nazionale di resilienza e ripresa (PNRR) indica i settori prioritari per la 'ricostruzione' del paese, che potranno alimentare una nuova imprenditorialità. Comunque, le potenzialità dei contesti locali, nel quadro degli investimenti previsti dal Governo, sono diverse. Inoltre, il fatto che dopo il 2008 i TNI siano declinati in

⁶ In base ai dati Infocamere-Movimprese, si registrano 60.476 mancate nuove imprese rispetto al triennio 2017-2019 (-17,1%).

molte RM del Centro-Nord connotate da una buona dinamica della popolazione e del valore aggiunto, induce a ritenere che gli ostacoli alla creazione di nuove imprese non dipendano unicamente dal trend dell'economia, ma da fattori 'ambientali' in senso ampio. Ciò è confermato anche dal deludente posizionamento dell'Italia nella graduatoria *Doing business* (World Bank, 2020)⁷. I *policy makers* non dovrebbero indicare solo i settori su cui puntare, in raccordo con gli obiettivi del *Green Deal* europeo; dovrebbero spendere più risorse per creare un 'ambiente' capace di stimolare la nuova imprenditorialità, per favorire l'accesso ai finanziamenti, per sburocratizzare le procedure e per promuovere la 'cultura' imprenditoriale. Quest'ultimo aspetto è molto importante: oltre a sostenere la creazione di nuove imprese, occorre far sì che i neoimprenditori sviluppino la capacità di affrontare situazioni di rischio e incertezza, ormai all'ordine del giorno.

Bibliografia

- Acs Z.J., Armington C. (2004). The impact of geographic differences in human capital on service firm formation rates. *Journal of Urban Economics*, 56, 2: 244-278. DOI: 10.1016/j.jue.2004.03.008
- Id., Ead. (2006). *Entrepreneurship, geography, and American economic growth*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Andersson M., Koster S. (2011). Sources of persistence in regional start-up rates – Evidence from Sweden. *Journal of Economic Geography*, 11, 1: 179-201. DOI: 10.1093/jeg/lbp069
- Anyadike-Danes M., Hart M., O'Reilly M. (2005). Watch that Space! The county hierarchy in firm births and deaths in the UK, 1980-1999. *Small Business Economics*, 25, 3: 273-292. DOI: 10.1007/s11187-004-3681-6
- Arauzo-Carod J.M., Teruel-Carrizosa M. (2005). An urban approach to firm entry: The effect of urban size. *Growth and Change*, 36, 4: 508-528. DOI: 10.1111/j.1468-2257.2005.00292.x
- Armington C., Acs Z.J. (2002). The determinants of regional variation in new firm formation, *Regional Studies*, 36, 1: 33-45. DOI: 10.1080/00343400120099843
- Audretsch D., Fritsch M. (1994a). The geography of firm births in Germany. *Regional Studies*, 28, 4: 359-365. DOI: 10.1080/00343409412331348326
- Id., Id. (1994b). On the measure of entry rates. *Empirica*, 21: 105-113. DOI: 10.1007/BF01383974
- Ayres J., Raveendranathan G. (2016). *Lack of firm entry and the slow recovery of the U.S. economy after the Great Recession*. Working Paper. Minneapolis: University of Minnesota.
- Bagliani M., Feletig P., Ferlaino F., Rota F.S. (2020). Città metropolitane e metroregioni: motori per lo sviluppo? Confronto tra i sistemi urbani italiani pre- e post-crisi. *Rivista Geografica Italiana*, 127, 2: 5-27. DOI: 10.3280/RGI2020-002001

⁷ Nel 2020: 58ª a livello internazionale su 190 paesi considerati e 24ª nell'UE-28.

- Bartaletti F. (2015). Città metropolitane e aree metropolitane. Il disegno politico e l'approccio scientifico. *Rivista Geografica Italiana*, 122, 4: 389-400.
- Bartelsman E.J., Scarpetta S., Schivardi F. (2003). Comparative analysis of firm demographics and survival: Micro-level evidence for the OECD countries. *OECD Economics Department Working Paper*, 348. Paris: OECD.
- Bishop P., Shilcof D. (2017). The spatial dynamics of new firm births during an economic crisis: the case of Great Britain, 2004-2012. *Entrepreneurship and Regional Development*, 29, 3-4: 215-237. DOI: 10.1080/08985626.2016.1257073
- Bosma N., Schutjens V. (2007). Patterns of promising entrepreneurial activity in European regions. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 98, 5: 675-686. DOI: 10.1111/j.1467-9663.2007.00433.x
- Id., Sternberg R. (2014). Entrepreneurship as an Urban Event? Empirical Evidence from European Cities. *Regional Studies*, 48, 6: 1016-1033. DOI: 10.1080/00343404.2014.904041
- Id., van Stel A., Suddle K. (2008). The geography of new firm formation: Evidence from independent start-ups and new subsidiaries in the Netherlands. *International Entrepreneurship and Management Journal*, 4, 2: 129-146. DOI 10.1007/s11365-007-0058-8
- Cainelli G., Iacobucci D., Micozzi A. (2013). *Determinants of territorial differences in entrepreneurial rates. An empirical analysis of Italian local systems*. Ersa Conference Paper. Testo disponibile al sito: <http://hdl.handle.net/10419/124127> (consultato il 30 novembre 2020).
- Id., Id., Ead. (2020). Discouraged entrepreneurs and persistence in local entrepreneurship. The Italian case, 2001-2008. *L'industria*, 41, 1: 155-172. DOI: 10.1430/97175
- Cheng S. (2011). Business cycle, industrial composition, or regional advantage? A decomposition analysis of new firm formation in the United States. *Annals of Regional Science*, 47, 1: 147-167. DOI: 10.1007/s00168-009-0361-0
- Duranton G., Puga D. (2001). Nursery cities: Urban diversity, process innovation, and the life cycle of products. *American Economic Review*, 91, 5: 1454-1477. DOI: 10.1257/aer.91.5.1454
- Eurostat (2019). *Methodological manual on territorial typologies, 2018 edition*. Luxembourg: Eurostat.
- Fairlie R.W. (2013). Entrepreneurship, economic conditions, and the Great Recession. *Journal of Economics and Management Strategy*, 22, 2: 207-231. DOI: 10.1111/jems.12017
- Feldman M.P. (2001). The entrepreneurial event revisited: firm formation in a regional context. *Industrial and Corporate Change*, 10, 4: 861-891. DOI: 10.1093/icc/10.4.861
- Ferreira P., Dionísio A. (2019). Using QCA to explain firm demography in the European Union. *Journal of Business Research*, 101: 743-749. DOI: 10.1016/j.jbusres.2018.12.074
- Formai S., Lotti F., Manaresi F., Scoccianti F. (2020). Così il Covid ha contagiato l'imprenditorialità. *Lavoce.info*, 2 luglio.
- Fotopoulos G. (2014). On the spatial stickiness of UK new firm formation rates. *Journal of Economic Geography*, 14, 3: 651-679. DOI: 10.1093/jeg/lbt011
- Id., Storey D.J. (2017). Persistence and change in interregional differences in entrepreneurship: England and Wales, 1921-2011. *Environment and Planning A*, 49, 3: 670-702. DOI: 10.1177/0308518X16674336

- Fritsch M., Falck O. (2007). New business formation by industry over space and time: A multi-dimensional analysis. *Regional Studies*, 41, 2: 157-172. DOI: 10.1080/00343400600928301
- Id., Kublina S. (2019). Persistence and change of regional new business formation in the national league table. *Journal of Evolutionary Economics*, 29, 3: 891-917. DOI: 10.1007/s00191-019-00610-5
- Garofoli G. (1994). New firm formation and regional development: The Italian case. *Regional Studies*, 28, 4: 381-393. DOI: 10.1080/00343409412331348346
- Geroski P.A. (1995). What do we know about entry? *International Journal of Industrial Organization*, 13, 4: 421-440. DOI: 10.1016/0167-7187(95)00498-X
- Glaeser E.L. (2007). Entrepreneurship and the City. *NBER Working Paper*, 13551, Cambridge (MA): NBER.
- Id., Kerr S.P., Kerr W.R. (2015). Entrepreneurship and urban growth: An empirical assessment with historical mines. *Review of Economics and Statistics*, 97, 2: 498-520. DOI: 10.1162/REST_a_00456
- Id., Rosenthal S.S., Strange W.C. (2010). Urban economics and entrepreneurship. *Journal of Urban Economics*, 67, 1: 1-14. DOI: 10.1016/j.jue.2009.10.005
- González-Pernía J.L., Peña-Legazkue I., Vendrell-Herrero F. (2012). Innovation, entrepreneurial activity and competitiveness at a sub-national level. *Small Business Economics*, 39, 3: 561-574. DOI: 10.1007/s11187-011-9330-y
- Id., Guerrero M., Jung A., Peña-Legazkue I. (2018). Economic recession shake-out and entrepreneurship: Evidence from Spain. *BRQ-Business Research Quarterly*, 21, 3: 153-167. DOI: 10.1016/j.brq.2018.06.001
- Hans L., Koster S. (2018). Urbanization and start-up rates in different geographies: Belgium, the Netherlands, and Sweden. *Small Business Economics*, 51, 4: 1033-1054. DOI: 10.1007/s11187-017-9967-2
- Hoover E.M., Vernon R. (1959). *Anatomy of a metropolis: The changing distribution of people and jobs within the New York Metropolitan Region*. Cambridge (MA): Harvard University Press.
- Iacobucci D., Micozzi A. (2014). I divari territoriali nella dinamica imprenditoriale in Italia. *L'industria-Rivista di economia e politica industriale*, 35, 1: 49-68, DOI: 10.1430/77263
- Istat (2017). *L'imprenditorialità nelle regioni italiane. Caratteri strutturali e socio-economici*. Roma: Istat.
- Johnson P. (2004). Differences in regional firm formation rates: a decomposition analysis. *Entrepreneurship Theory and Practice*, 28, 5: 431-445. DOI: 10.1111/j.1540-6520.2004.00056.x
- Keeble D., Walker S., Robson M. (1993). New firm formation and small business growth in the United Kingdom: Spatial and temporal variations and determinants, *Research Series*, 15. Sheffield: Employment Department.
- Klapper L., Love I., Randall D. (2015). New firm registration and the business cycle. *International Entrepreneurship and Management Journal*, 11, 2: 287-306. DOI 10.1007/s11365-014-0345-0
- Koellinger P.D., Thurik A.R. (2012). Entrepreneurship and the business cycle. *Review of Economics and Statistics*, 94, 4: 1143-1156.

- Koster S., Hans L. (2017). History repeating! Spatial dynamics in Dutch start-up rates (1996-2013). *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 108, 2: 250-257. DOI: 10.1111/tesg.12242
- Krugman P. (1991). *Geography and Trade*. Cambridge (MA): MIT Press.
- Lavesson N. (2018). How does distance to urban centres influence necessity and opportunity-based firm start-ups? *Papers in Regional Science*, 97, 4: 1279-1304. DOI: 10.1111/pirs.12289
- Li W., He C., Jiang H. (2019). Spatial and sectoral patterns of firm entry in China. *Professional Geographer*, 71, 4: 703-714. DOI: 10.1080/00330124.2019.1595062
- Liu S., Qian H., Haynes K.E. (2020). Entrepreneurship in small cities: Evidence From U.S. micropolitan areas. *Economic Development Quarterly*, 35, 1: 3-21. DOI: 10.1177/0891242420941927
- Mariani M., Pirani E., Radicchi E. (2013). La sopravvivenza delle imprese negli anni della crisi: prime evidenze empiriche dalla Toscana. *Economia e Politica Industriale*, 40, 1: 25-52. DOI: 10.3280/POLI2013-001002
- Martin R. (2012). Regional economic resilience, hysteresis and recessionary shocks. *Journal of Economic Geography*, 12, 1: 1-32. DOI: 10.1093/jeg/lbr019
- Mayer H., Motoyama Y. (2020). Entrepreneurship in small and medium-sized towns. *Entrepreneurship & Regional Development*, 32, 7-8: 467-472. DOI: 10.1080/08985626.2020.1798556
- Messer T., Siemer M., Gourio F. (2016). A missing generation of firms? Aggregate effects of the decline in new Business formation. *2016 Meeting Papers 752*, Society for Economic Dynamics. Testo disponibile al sito: <https://ideas.repec.org/p/red/sed016/752.html> (consultato il 2 maggio 2020).
- Migliardi A., Revelli D. (2011). Demografia delle imprese nelle aree ad elevata intensità di agglomerazione produttiva. *Economia e diritto del terziario*, 3: 499-525. DOI: 10.3280/ED2011-003005
- Nyström K. (2007). An industry disaggregated analysis of the determinants of regional entry and exit. *Annals of Regional Science*, 41, 4: 877-896. DOI 10.1007/s00168-007-0130-x
- Orr D. (1974). The determinants of entry: A study of the Canadian manufacturing industries. *Review of Economics and Statistics*, 56, 1: 58-66. DOI: 10.2307/1927527
- Oyarzo M., Romaní G., Atienza M., Lufin M. (2020). Spatio-temporal dynamics in municipal rates of business start-ups in Chile. *Entrepreneurship and Regional Development*, 32, 9-10: 677-705. DOI: 10.1080/08985626.2020.1743769
- Parker S.C. (2009). *The economics of entrepreneurship*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Piacentino D., Espa G., Filipponi D., Giuliani D. (2017). Firm demography and regional development: Evidence from Italy. *Growth and Change*, 48, 3: 359-389. DOI: 10.1111/grow.12172
- Pini M., Rinaldi A. (2020). Nuova imprenditorialità mancata e perdita di occupazione: prime valutazioni sugli effetti della pandemia sul sistema produttivo italiano. *EyesReg.it*, 3: 1-11.

- Pöder A., Viira A.-H., Värnik R. (2017). Firm entries and exits in Estonian urban municipalities: urban hinterlands and rural peripheries, 2005-2012. *Journal of Baltic Studies*, 48, 3: 285-307. DOI: 10.1080/01629778.2016.1210661
- Randelli F., Ricchiuti G. (2015). The survival of Tuscan Firms. *Working paper DISEI*, 2. Firenze: Università degli Studi.
- Renski H. (2008). New firm entry, survival, and growth in the United States: A comparison of urban, suburban, and rural areas. *Journal of the American Planning Association*, 75, 1: 60-77. DOI: 10.1080/01944360802558424
- Id. (2014). The Influence of industry mix on regional new firm formation in the United States. *Regional Studies*, 48, 8: 1353-1370. DOI: 10.1080/00343404.2012.722202
- Reynolds P., Storey D.J., Westhead P. (1994). Cross-national comparisons of the variation in new firm formation rates: an editorial overview. *Regional Studies*, 28, 4: 343-346. DOI: 10.1080/00343409412331348306
- Romer P. (1990). Endogenous technological change. *Journal of Political Economy*, 98, 5: S71-S102.
- Rota F.S., Bagliani M., Feletig P., Ferlaino F. (2021). La resilienza delle metroregioni italiane nel periodo della crisi economica mondiale 2008-2016 tra sensibilità e capacità occupazionale. *Rivista Geografica Italiana*, 128, 1: 5-29. DOI: 10.3280/rgioa1-2021oa11649
- Santos S.C., Caetano A., Spagnoli P., Costa S.F., Neumeyer X. (2017). Predictors of entrepreneurial activity before and during the European economic crisis. *International Entrepreneurship and Management Journal*, 13, 4: 1263-1288. DOI: 10.1007/s11365-017-0453-8
- Schumpeter J.A. (1934). *The theory of economic development: An inquiry into profits, capital, credit, interest, and the business cycle*. Cambridge (MA): Harvard University Press.
- Stam E. (2005). The geography of gazelles in the Netherlands. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 96, 1: 121-127. DOI: 10.1111/j.1467-9663.2005.00443.x
- Id. (2010). Entrepreneurship, evolution and geography. In: Boschma R., Martin R., eds., *The handbook of evolutionary economic geography*. Cheltenham: Edward Elgar.
- Sutaria V., Hicks D.A. (2004). New firm formation: Dynamics and determinants. *Annals of Regional Science*, 38, 2: 241-262. DOI: 10.1007/s00168-004-0194-9
- Tamásy C., Le Heron R. (2008). The geography of firm formation in New Zealand. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 98, 1: 37-52. DOI: 10.1111/j.1467-9663.2008.00438.x
- Verheul I., Wennekers S., Audretsch D.B., Thurik R. (2002). An eclectic theory of entrepreneurship: policies, institutions and culture. In: Audretsch D.B., Thurik R., Verheul I., Wennekers S., a cura di, *Entrepreneurship: Determinants and policy in a European-US comparison*. Boston: Kluwer.
- Vivarelli M. (1994). *La nascita delle imprese in Italia. Teorie e verifiche empiriche*. Milano: Egea.
- Williams N., Vorley T. (2014). Economic resilience and entrepreneurship: lessons from the Sheffield City Region. *Entrepreneurship and Regional Development*, 26, 3-4: 257-281. DOI: 10.1080/08985626.2014.894129
- World Bank (2020). *Doing business*. Washington (DC): World Bank.

Marcello Tadini*

*Intermodalità ferroviaria e assetto territoriale
dei porti gateway: il caso di La Spezia*

Parole chiave: intermodalità ferroviaria, trasporto merci marittimo, containerizzazione, porti *gateway*, porto di La Spezia.

Il contributo affronta un tema rilevante per la geografia dei trasporti: l'intermodalità portuale. L'obiettivo dell'articolo è quello di verificare in particolare l'importanza dell'intermodalità ferroviaria nei porti *gateway*. Il caso esaminato (La Spezia) dimostra come i collegamenti intermodali ferroviari possano influenzare positivamente lo sviluppo portuale generando un aumento della movimentazione dei container marittimi e un ampliamento del retroterra servito e incidendo quindi sulla competitività dello scalo e dei territori connessi. La metodologia di analisi utilizzata per il caso di La Spezia può essere applicabile anche ad altri porti *gateway* dotati di connessione ferroviaria, al fine di ottenere elementi utili per l'elaborazione di politiche territoriali strategiche.

Railway intermodality and territorial pattern of gateway ports: the case of La Spezia port

Keywords: railway intermodality, maritime freight transport, containerisation, gateway ports, La Spezia port.

This paper addresses a particularly relevant theme to the geography of transport: port intermodality. The paper aims to verify the relevance of railway intermodality in gateway ports. The case study (La Spezia) demonstrates how the rail intermodal connections can positively influence the port development generating an increase of maritime containers handling and an extension of the hinterland served; besides, this affects the competitiveness of the port and of its hinterland. The methodology used in the case of La Spezia may also be applied to other gateway ports with railway connections, in order to obtain useful elements for the development of strategic territorial policies.

* Dipartimento di Studi per l'Economia e l'Impresa, Università del Piemonte Orientale, Via Perrone 18, 28100 Novara, marcello.tadini@uniupo.it.

Saggio proposto alla redazione il 3 marzo 2021, accettato il 22 giugno 2021.

INTRODUZIONE. – Il tema della portualità è da tempo oggetto di interesse della geografia dei trasporti. L'analisi proposta sofferma l'attenzione sul traffico marittimo containerizzato e sull'attività portuale dal punto di vista terrestre, ritenuto elemento decisivo per lo sviluppo degli scali marittimi (Vallega, 1997; Sellari, 2013).

L'approccio proposto si basa sulla lettura delle dinamiche portuali (e quindi la loro capacità competitiva) non solamente attraverso il mero dato della movimentazione marittima ma anche di quella lato continentale che considera i flussi di scambio merci con il retroterra. Infatti la ricerca geografica (Toschi, 1959; Barbieri, 1959; Vallega, 1974; Vigariè, 1979; Lucia, 1990) ha da tempo suggerito questa direzione di analisi, che considera la stretta interazione tra porto e spazi retrostanti, come chiave di lettura necessaria per interpretare correttamente le dinamiche di sviluppo portuale.

Questa focalizzazione implica un approfondimento sull'intermodalità portuale e sulle reciproche interazioni con i territori serviti dallo scalo. Ciò richiede la disponibilità di informazioni sulle connessioni con le aree del retroterra (relative cioè ai flussi terrestri attratti e generati dal porto) che solitamente nelle statistiche portuali ufficiali risultano scarse o assenti.

Il lavoro, pertanto, attraverso l'ausilio di dati da fonti primarie e la successiva elaborazione e interpretazione, mira a fornire un contributo originale che sottolinei l'importanza di queste informazioni (in particolare quelle relative al trasporto ferroviario) per una migliore comprensione del rapporto tra porto e retroterra e per la conseguente elaborazione di politiche territoriali strategiche.

Nella prima parte del lavoro viene definito il concetto di intermodalità e le sue implicazioni spaziali. Successivamente si evidenzia la rilevanza del trasporto marittimo (containerizzato) per il trasferimento della merce a livello globale. Nell'ambito di questo scenario, viene analizzato il ruolo dei nodi portuali *gateway* per la loro funzione di servizio intermodale lungo la catena logistica, mettendo in luce la rilevanza strategica delle connessioni con il retroterra.

L'intento è quello di verificare il tendenziale assetto territoriale dei porti *gateway*, per il cui funzionamento non è sufficiente la realizzazione (o ampliamento) di banchine e di infrastrutture portuali o il rinnovamento tecnologico delle strutture esistenti, ma diventa indispensabile una scelta di integrazione con le aree del retroterra e di sviluppo del trasporto intermodale; solo in questo modo oggi diventa possibile garantire il riposizionamento geografico dei porti al centro dei grandi flussi globali di traffico containerizzato.

Alla luce di queste considerazioni, il lavoro si focalizza sull'intermodalità ferroviaria per la movimentazione container, riconoscendo il porto come nodo strategico della catena logistica la cui competitività dipende in misura crescente da soluzioni di trasporto intermodale sostenibile da e verso il retroterra.

Quindi, dopo aver delineato l'attuale geografia dei flussi di traffico containerizzato via mare, verrà analizzato come caso di studio il porto di La Spezia, perché ritenuto emblematico del ricorso all'intermodale ferroviario per il trasporto dei container. In particolare ne verranno evidenziate la localizzazione strategica nel contesto del Mediterraneo settentrionale, l'attuale configurazione e, grazie al supporto dei dati relativi ai flussi ferroviari terrestri, verranno delineate le soluzioni logistiche intermodali adottate e le possibili evoluzioni finalizzate a rafforzare la sua funzione di porta di accesso per il mercato del Nord Italia.

1. TRASPORTO DELLE MERCI E INTERMODALITÀ. – Il trasporto delle merci può essere definito come l'insieme dei servizi di movimentazione di una determinata tipologia di merce, in una data quantità, da un'origine ad una destinazione, in un lasso di tempo predefinito (Dallari, 2009).

Pertanto, il trasferimento delle merci rappresenta il supporto necessario delle attività economiche (dette domanda originaria) e ha il compito di collegare le componenti spaziali di questa domanda (Rodrigue *et al.*, 2006).

La movimentazione delle merci può avvenire mediante diverse modalità di trasporto (stradale, ferroviario, marittimo, vie navigabili, aereo), cioè tramite vettori differenti. Questa movimentazione, sia a livello nazionale che internazionale, può essere monomodale – quando si utilizza un solo modo di trasporto per effettuare lo spostamento – oppure multimodale quando si utilizza una sequenza di differenti modi di trasporto.

Un particolare tipo di trasporto multimodale è quello intermodale, definibile come “il movimento di merci nella stessa unità di carico o sullo stesso veicolo stradale, che utilizza due o più modi di trasporto, e che non implica il trattamento diretto della merce nelle fasi di trasbordo modale” (UN/ECE *et al.*, 2001, p. 17).

L'intermodalità nasce quindi dall'utilizzo di più modi di trasporto, variamente combinati tra loro, per compiere uno spostamento su una predefinita relazione, al fine di ottenere il meglio da ciascuna modalità, confinandone gli aspetti negativi legati alle rotture di carico e minimizzando il costo complessivo del trasporto da origine a destino. L'elemento chiave del trasporto intermodale è dato dalla ripartizione della distanza complessiva in tratte parziali, ciascuna da percorrere con uno specifico vettore. Tale ripartizione non si è sviluppata finché si sono trasportate le merci in condizioni sfuse. L'introduzione di unità di carico standardizzate, con il connesso concetto di 'carico unitizzato', ha consentito di ridefinire i modelli organizzativi ed infrastrutturali del trasporto merci (Iannone, 2005).

Un trasporto intermodale effettuato mediante un'unità di carico standardizzata, utilizzando in sequenza almeno una coppia di modi di trasporto, dà luogo ad un trasporto combinato. Una tipologia di trasporto combinato è quella marittimo-ferroviaria in cui il trasferimento delle unità di carico avviene tra porto e terminale intermodale (Dalla Chiara e Pellicelli, 2011).

In sintesi, quindi, il fine ultimo del trasporto intermodale è quello di sfruttare al meglio il vettore più conveniente su ognuna delle tratte che compongono il tragitto della merce, costruendo un'unica catena di trasporto da origine a destinazione.

È opportuno mettere in luce come l'intermodalità si fondi oltretutto sulle capacità di associare i carichi unitizzati alle modalità più competitive anche sulla possibilità di concentrare in nodi attrezzati la loro movimentazione tra le diverse modalità.

Appaiono evidenti le implicazioni dal punto di vista spaziale, con significative ripercussioni sulle scelte localizzative, sulla definizione degli assetti territoriali e sulla proiezione a scala sovralocale dei contesti interessati dalla presenza dei nodi deputati alla gestione dei flussi intermodali.

Infatti, come sottolineato da più autori (Iannone, 2005; Rodrigue *et al.*, 2006), gli effetti più rilevanti del ricorso all'intermodalità si osservano a livello territoriale, dove emerge un'esigenza di infrastrutture con connotazioni tecniche e localizzative particolari (come ad esempio i terminal container portuali e i centri intermodali).

Come conseguenza, la specializzazione intermodale si configura come un vantaggio competitivo che può consentire ai territori dotati di strutture attrezzate allo scopo di riposizionarsi nelle gerarchie continentali e rappresentare un'occasione di sviluppo locale (Cabodi, 2001).

Le ragioni della crescente importanza dell'intermodalità risiedono quindi nella sua capacità di rispondere in modo efficiente alle mutate esigenze delle catene di fornitura globali e di proporsi come fattore di competitività dei sistemi territoriali sul mercato dei "servizi alla merce" (Uniontrasporti, 2008).

2. GLOBALIZZAZIONE, TRASPORTO MARITTIMO, INTERMODALITÀ E CONTAINERIZZAZIONE. – Nel corso degli ultimi decenni il processo di globalizzazione dell'economia mondiale ha determinato una significativa crescita del commercio internazionale. Le ragioni di questo incremento sono molteplici: il decentramento delle attività produttive, le trasformazioni nella divisione internazionale del lavoro, l'incremento della specializzazione produttiva, le rivoluzioni tecnologiche intercorse e il rapido sviluppo dei mercati emergenti. Tutti questi fattori hanno aumentato considerevolmente le relazioni commerciali a livello globale e, in questo scenario, il servizio di trasporto ha avuto un ruolo fondamentale nel trasferire le merci a distanze sempre maggiori e in maniera sempre più rapida (Vallega, 1997).

Considerando la configurazione geomorfologica del nostro pianeta, caratterizzato da una prevalenza delle acque sulle terre emerse, appare intuitivo comprendere come la modalità di trasporto più utilizzata per trasferire la merce dai luoghi di produzione a quelli di consumo a livello globale risulti essere principalmente quella marittima.

Pertanto il trasporto via mare costituisce un elemento essenziale perché senza di esso il commercio intercontinentale diventerebbe impossibile (IMO, 2009).

Infatti il trasferimento marittimo è un elemento strategico del trasporto mondiale per la sua capacità di movimentare merci su lunghe distanze e a bassi costi; è diventato una componente globale insostituibile con rotte che si estendono attraverso gli emisferi, spedendo materie prime, parti e prodotti finiti (Rodrigue e Browne, 2008).

Lo sviluppo dei trasporti marittimi può essere interpretato attraverso la “teoria stadiale” elaborata da Vallega (1997), secondo la quale è possibile leggere le trasformazioni dei contesti geoeconomici, delle rotte marittime e della portualità. Attualmente il mondo è caratterizzato dalla più recente fase evolutiva, quella ‘trans-industriale’. Iniziata negli anni Settanta (decollo) ha prodotto profondi cambiamenti nel trasferimento di merci via mare e ha raggiunto la maturità nel corso degli anni Novanta sotto la spinta della rinnovata divisione internazionale del lavoro, dell’integrazione economica transnazionale e dell’aumento del commercio globale che costituiscono la matrice del trasporto marittimo (Vallega, 1997).

Lo sviluppo di attività produttive nei mercati emergenti (e della conseguente esportazione) e l’irruzione della Cina sullo scenario geopolitico ed economico mondiale hanno determinato profonde trasformazioni nelle dinamiche del commercio internazionale. Quando lo scambio di semilavorati e prodotti finiti è in crescita, induce trasformazioni sul trasporto marittimo in quanto vettore principale per i trasferimenti internazionali. Di conseguenza, nelle rotte lunghe si tende a operare con grandi navi per sfruttare al meglio le economie di scala (Vallega, 1997).

Il quadro delineato grazie al contributo interpretativo della geografia evidenzia una fase transindustriale matura caratterizzata da una relazione simbiotica tra globalizzazione e trasporto marittimo, per cui la globalizzazione ha aumentato le richieste di trasporto marittimo, mentre quest’ultimo (come componente integrata in un ampio sistema di circolazione delle merci a scala mondiale) ha reso pienamente possibile la globalizzazione, secondo un circolo che si autoalimenta. Il trasferimento della merce via mare è diventato a tutti gli effetti parte integrante dell’economia globale. Il sistema di trasporto marittimo è costituito da una rete di grandi navi specializzate, dai porti che le accolgono e dalle infrastrutture che consentono il trasporto dai siti produttivi verso i terminali, i centri di distribuzione, i mercati. Il trasporto marittimo si configura quindi come un complemento necessario delle altre modalità di trasporto merci (Corbett e Winebrake, 2008).

L’affermazione dei processi di globalizzazione e la trasformazione dei requisiti delle catene logistiche mondiali hanno evidenziato la necessità di soluzioni intermodali basate sul trasporto marittimo.

Nell’attuale millennio è possibile parlare di ‘intermodalità obbligata’, vale a dire quella condizione in base alla quale, per la lunghezza e la complessità dei percorsi della merce, la soluzione di utilizzare due o più modi di trasporto non sia una scel-

ta, ma una necessità inderogabile. Infatti, più si allunga la distanza percorsa dalla merce, meno incidono in termini percentuali i costi di trasbordo tra le diverse modalità, rendendo pertanto l'intermodalità maggiormente competitiva, oltre che necessaria (Spirito, 2018).

Ciò trova riscontro nella moderna configurazione del trasporto marittimo, in cui la ricerca dell'ottimale combinazione modale con altri mezzi di trasporto, favorita dall'unitizzazione dei carichi e dalla diffusione del container, rappresenta un elemento 'obbligato'.

La containerizzazione ha portato alla più grande rivoluzione dei trasporti del ventesimo secolo (Maribus, 2010; Sellari, 2013) e può essere considerata come elemento essenziale dei processi di globalizzazione (Fremont e Soppè, 2005).

Si è assistito ad un'espansione dell'uso del container a partire dalla fase del decollo transindustriale, che è andata aumentando a ritmi sempre più sostenuti nei decenni seguenti e in particolare durante gli anni Novanta – momento della maturazione transindustriale – come hanno dimostrato l'incremento delle dimensioni delle navi cellulari che trasportano carichi unitizzati, l'aumento esponenziale a livello mondiale delle movimentazioni di container nei porti e lo sviluppo delle rotte transoceaniche containerizzate (Vallega, 1997).

A partire dalla sua introduzione nel 1956 fino ad oggi, il traffico containerizzato ha assunto un andamento continuamente crescente, perché ha consentito, nell'ambito di un sistema produttivo progressivamente diffusosi a scala globale, l'interazione più efficiente tra domanda e offerta spazialmente distanti e il miglioramento delle prestazioni delle reti logistiche che collegano produzione, distribuzione e consumo (Hesse e Rodrigue, 2004; Notteboom e Rodrigue, 2008).

La containerizzazione, unitamente al crescente ricorso all'intermodalità che essa stessa ha prodotto offrendo il vantaggio di un trasferimento della merce integrato tra i diversi vettori, ha avuto rilevanti effetti e prodotto significativi cambiamenti nel trasporto marittimo (Vallega, 1997; Vigarié, 1999).

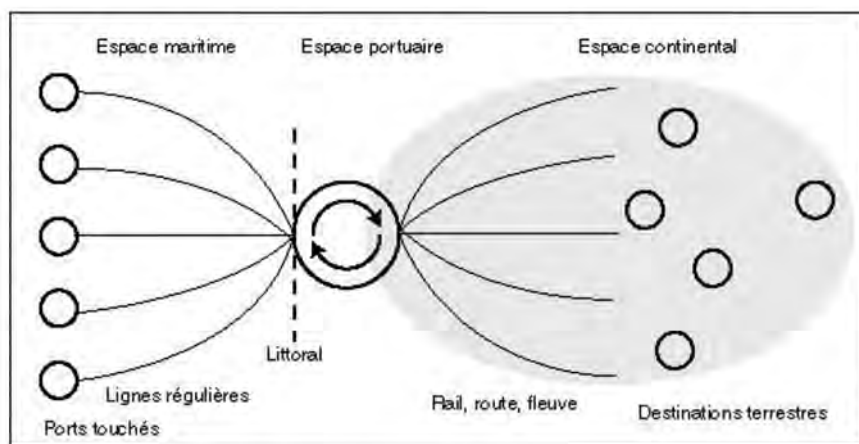
La facile trasferibilità del container ha reso possibile, in particolare, una maggiore integrazione modale tra il trasporto marittimo e quello terrestre (la cosiddetta intermodalità terra-mare), ha comportato un impatto significativo nell'organizzazione degli spazi geografici lungo le catene logistiche e ha condotto a una ridefinizione delle strutture portuali e dei relativi legami con i territori (Porceddu, 2009).

3. PORTI, FUNZIONI *GATEWAY* E RELAZIONI INTERMODALI CON IL RETROTERRA.
– A proposito di strutture portuali e di rapporti intrattenuti con il versante terrestre, Robinson (1970) mise in luce la necessità di considerare congiuntamente il flusso di merci che dallo spazio marittimo arriva all'entroterra attraverso il porto.

Vigarié (1979) ideò il modello del cosiddetto "trittico portuale" al fine di rappresentare le relazioni spaziali tra ambito marittimo, scalo portuale e spazio

continentale (Fig. 1). Quest'ultimo è spesso indicato come il mercato effettivo o l'ambito geo-economico in cui il porto vende i suoi servizi (Slack, 1993). In modo analogo van Klink e van den Berg (1998) hanno definito entroterra la regione interna servita dal porto.

Come suggerisce la Figura 1, i porti sono punti nodali in cui i flussi di trasporto intercontinentali (marittimi) vengono trasbordati su assi continentali e viceversa (Fleming e Hayuth, 1994).



Fonte: Vigariè (1979) rielaborato da Ducruet (2005).

Fig. 1 - Modello del trittico portuale

Durante il decollo della fase transindustriale, la diffusione della containerizzazione con il progressivo aumento degli operatori del ciclo di trasporto intermodale generò una crescente attenzione per la rilevanza che le funzioni portuali di dipendenza marittima avrebbero potuto avere nei confronti dei territori continentali serviti dallo scalo (Vallega, 1997).

Grazie al contributo della ricerca geografica, è emerso il concetto di *gateway* (porta d'accesso) per comprendere il ruolo svolto dal porto rispetto all'area in cui sorge. La letteratura sul tema ha infatti da tempo qualificato gli scali marittimi come *gateway* per il commercio internazionale (Bird, 1980, 1983; Baudelaire, 1979; Vallega, 1984, 1997).

In particolare risultano rilevanti i lavori di Bird che formulò sui *gateway* un approccio teorico, il quale inquadrava le funzioni del porto nel complesso dei nodi che fungono da porta di accesso nelle relazioni fra la regione dello scalo e l'esterno. Tali funzioni riguardano lo scambio tra l'entroterra del porto e luoghi esterni più o meno distanti e comunque separati dallo spazio marittimo (Bird, 1980, 1983).

Riprendendo Bird, Vallega (1984) sottolinea come sia possibile mettere in evidenza la natura della funzione che può assumere il porto per il territorio costiero in cui sorge. Nei confronti della regione cui appartiene, lo scalo svolge un ruolo di porta di passaggio attraverso cui la regione stessa intrattiene relazioni con l'esterno. In questo caso si configura quindi come *gateway*. Tale qualificazione tuttavia non è prerogativa di tutti i porti, ma solamente di quelli che svolgono funzioni che vanno oltre l'ambito locale (cioè circoscritto all'interno della regione costiera cui appartengono), vale a dire quelle che definiscono la proiezione del porto verso l'esterno ad una scala nazionale e internazionale (Vallega, 1984 e 1997).

Di conseguenza, va sottolineato come una più precisa caratterizzazione dei porti *gateway*, strettamente connessa con il parallelo processo di trasformazione del trasporto marittimo e lo sviluppo dell'intermodalità, avvenga con il loro riconoscimento come nodi della catena di trasporto totale (UNCTAD, 1976; Vallega, 1984). Il progressivo affermarsi della containerizzazione ha modificato l'interpretazione spaziale del porto che è diventato un nodo intermodale strategico nella rete globale di trasporto (Commissione Europea, 1997; Vallega, 1997). Tale sviluppo ha determinato parallelamente sul fronte marittimo la nascita di una nuova tipologia di porti definiti *hub*, cioè nodi che svolgono funzioni di *transshipment*¹. In questi scali la movimentazione di contenitori avviene da nave a nave e ciò non genera traffici terrestri perché essi sono espressione di una modalità organizzativa adottata dalle grandi società di navigazione per ottimizzare gli itinerari containerizzati globali (Sellari, 2013).

Il porto *hub* è caratterizzato da una quasi totale dissociazione tra struttura portuale e territorio che la ospita, dato che le connessioni con il lato terrestre sono assenti o comunque non ritenute rilevanti per lo sviluppo di questi nodi (Sellari, 2013 e 2019).

Gli scali *gateway*, invece, definibili anche come *hinterland oriented port* (Ridolfi, 1999; Ruggiero, 2010), sono caratterizzati da un articolato e complesso sistema di relazioni con il contesto terrestre.

Ciò appare coerente con la visione del porto come nodo di una rete più ampia, evidenziata in particolare da Vallega (1997), secondo cui le trasformazioni marittime si dispiegano a terra e gli itinerari terrestri rappresentano il prolungamento di quelli marittimi, per cui lo scalo fa parte di un sistema connesso ad altri porti e

¹ L'attività di trasbordo (detta anche *transshipment*) si riferisce al trasferimento di container da una nave all'altra, attraverso scarico e ricarico in porto. I porti di *transshipment* sono caratterizzati dal trasferimento di contenitori dalle navi oceaniche (navi madri) su navi più piccole (dette *feeder*) per servire un numero più elevato di porti, anche verso aree geografiche in cui il volume di traffico non sarebbe sufficiente a giustificare lo scalo diretto di navi madri. Si definiscono scali di *transshipment* quei porti in cui più del 50% dei container movimentati sono destinati al trasbordo (Sellari, 2013).

destinazioni terrestri tramite collegamenti o corridoi di trasporto intermodali (Sellari, 2013).

Diversi studi regionali hanno dimostrato che lo sviluppo della containerizzazione ha modificato la rete dei collegamenti marittimi globali e trasformato non solamente le strutture portuali ma anche il loro retroterra, favorendo la connessione intermodale con lo scalo (Hoare, 1986; Slack, 1990; van Klink e van den Berg, 1998; Guerrero, 2014).

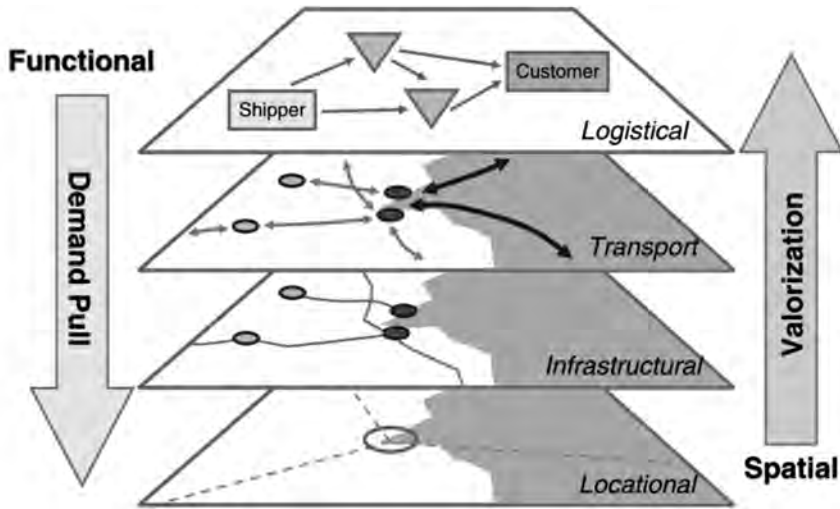
Il retroterra è l'area in cui un porto esercita la maggior parte delle sue attività; a differenza dell'entroterra, che è uno spazio fisico, esso è uno spazio relazionale e quindi economico. La sua infrastrutturazione è decisiva per il sistema portuale di riferimento (Sellari, 2019). I confini del retroterra variano in funzione delle merci, delle dinamiche del mercato globale e, soprattutto, del grado di infrastrutturazione (Slack, 2002). La containerizzazione e l'intermodalità hanno spinto i porti a orientare in via prioritaria la loro attività verso l'interno anche a grandi distanze (Notteboom e Rodrigue, 2009).

L'unitizzazione dei carichi e la diffusione delle tecnologie dell'informazione hanno trasformato il ruolo del porto rendendolo un nodo di una rete organizzativa di trasporto integrato sia nelle catene dei trasferimenti intermodali (specialmente containerizzati) sia nelle sequenze integrate mare-terra al servizio dei sistemi industriali (Marchese, 2002; Delponte, 2009).

Per queste ragioni, oggi il porto non svolge il ruolo di semplice infrastruttura fisica del trasporto, quanto piuttosto quello di *gateway* di sistemi territoriali nei quali la crescente qualificazione logistica acquista sempre più rilevanza: "porti come nodi di un ciclo di trasporto che si ri-orienta in chiave intermodale"; quindi "[...] 'porte sul mondo' per i sistemi territoriali nei processi di globalizzazione", a fronte di un ciclo di trasporto che si innerva sul territorio e si organizza in reti (Soriani, 1999, p. 8).

Questa interpretazione moderna del ruolo portuale suggerisce che, per rappresentare al meglio le relazioni spaziali dello scalo *gateway* con il retroterra (o *hinterland*), è necessario considerare non solamente l'aspetto localizzativo (cioè il posizionamento del porto rispetto alle rotte marittime e ai mercati serviti) ma anche quello infrastrutturale (le connessioni fisiche da e verso il retroterra) (Vallega, 1997). Inoltre getta le basi per comprendere la rilevanza riconducibile ai servizi di trasporto e all'attività logistica connessa.

Infatti, come evidenziano alcuni recenti contributi di geografia dei trasporti marittimi (Notteboom e Rodrigue, 2007, 2008; Merk e Notteboom, 2015), quattro livelli interconnessi, che vanno da una prospettiva spaziale ad una funzionale, influenzano la mobilità delle merci nella relazione porto-*hinterland* e l'instradamento delle merci attraverso i sistemi portuali (Fig. 2).



Fonte: Notteboom e Rodrigue, 2008.

Fig. 2 - La mobilità delle merci nelle dinamiche porto-hinterland

Il livello definito “localizzazione” si riferisce alla posizione geografica di un porto rispetto allo spazio economico e costituisce un elemento di base per l’accessibilità di uno scalo marittimo. Per i porti *gateway*, una buona posizione (vicino alle principali rotte marittime e ai maggiori centri di produzione/consumo) costituisce una condizione necessaria per raggiungere un livello elevato di accessibilità a un vasto entroterra. Diventa una condizione sufficiente quando la posizione geografica favorevole è valorizzata attraverso la dotazione di infrastrutture e servizi di trasporto efficienti (Merk e Notteboom, 2015).

Il livello “infrastrutturale” riguarda la dotazione di infrastrutture di base grazie alle quali il fattore localizzativo viene valorizzato e si trasforma in effettiva accessibilità. La disponibilità di infrastrutture adeguate nei nodi di trasporto (porti marittimi e terminali interni) e lungo i collegamenti della rete è un prerequisito per lo sviluppo delle attività degli operatori dei trasporti e degli attori logistici. Le infrastrutture fungono da forte fattore abilitante per le dinamiche di mercato legate ai porti poiché consentono la realizzazione di servizi di trasporto merci intermodali efficienti e sostenibili (Merk e Notteboom, 2015).

Ciò conduce agli altri due livelli che appaiono strategici per i porti *gateway*. Questi ultimi, infatti, hanno caratteristiche localizzative e infrastrutturali tali da poter stimolare il trasporto intermodale e utilizzare i sistemi di scambio modale e le relative attività logistiche come strumento per allargare il loro retroterra (van Klink e van den Berg, 1998).

Il terzo livello definito “trasporto” riguarda i servizi di trasporto sui collegamenti tra il porto e gli altri nodi all’interno del sistema territoriale nonché le operazioni di trasbordo presso i nodi. L’aumento dell’intermodalità e lo sviluppo dei corridoi di trasporto associati hanno un importante effetto di strutturazione sulla portata dei porti marittimi nell’entroterra (Merk e Notteboom, 2015).

Il livello definito “logistico” riguarda principalmente questioni manageriali ed organizzative finalizzate a definire un processo decisionale attinente le soluzioni intermodali. Tutti i porti perseguono l’obiettivo di trasferire le merci nel modo più efficiente possibile e per fare ciò dipendono dallo sviluppo di una gamma innovativa di relazioni reticolari con operatori del trasporto, fornitori di servizi logistici e altri nodi di trasporto. Il coordinamento e la cooperazione sono necessari per formare un servizio intermodale integrato che soddisfi i requisiti imposti dalle catene di approvvigionamento che attraversano il porto (Merk e Notteboom, 2015).

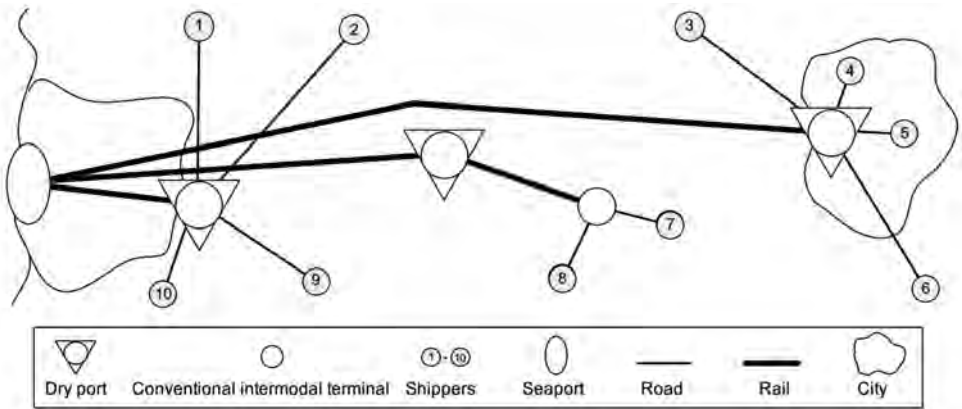
Alla luce di quanto esposto, appaiono evidenti le ragioni per cui negli ultimi decenni le strutture portuali *gateway* siano state coinvolte in un percorso evolutivo che tende alla creazione di un complesso sistema di interazione terra-mare caratterizzato da articolate connessioni infrastrutturali, efficaci soluzioni intermodali, attività logistiche integrate e intense relazioni con i soggetti economici del territorio.

Si tratta di una fase che Notteboom e Rodrigue (2005) hanno definito “regionalizzazione portuale”, caratterizzata da livelli più elevati di integrazione tra porti marittimi e sistemi di connessione con il retroterra. La regionalizzazione portuale implica una configurazione finalizzata a migliorare la connettività dei *gateway* attraverso una funzione intermodale più flessibile; quindi non modifica la loro funzione, ma solo lo spazio geografico su cui questa funzione si svolge (ampliandolo verso l’entroterra) e la sua efficienza (Notteboom e Rodrigue, 2008).

Pertanto, l’evoluzione del ruolo dei porti nella moderna gestione della catena di trasporto richiede lo sviluppo di terminali e centri logistici interni per accogliere nuove relazioni porto-*hinterland*.

A questo proposito, appare rilevante la funzione del retroporto inteso come struttura a supporto dei nodi portuali. Esso viene generalmente considerato come ‘porta estesa’ dello scalo marittimo attraverso cui i flussi di trasporto possono essere meglio controllati e regolati per adattarsi alle condizioni del porto stesso (van Klink, 2000). Il ruolo dei retroporti mette in luce altresì l’importanza delle relazioni ferroviarie tra porto e retroterra, evidenziando anche la funzione di catalizzatore di traffici svolta da questi terminali interni lungo la catena di trasporto intermodale che unisce scalo marittimo e mercati serviti (Fig. 3).

Con la continua crescita del traffico unitizzato, la modalità che viene maggiormente interessata da processi di riorganizzazione dei flussi tra porto e territorio è proprio quella ferroviaria, grazie anche alla sua capacità di trasportare in un solo viaggio un maggior numero di contenitori, percorrendo lunghe distanze (Vallega, 1997).



Fonte: Roso *et al.*, 2009.

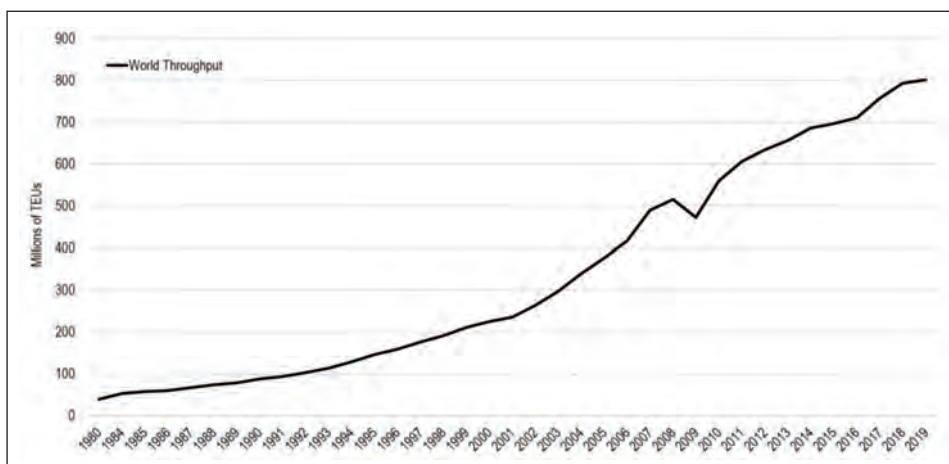
Fig. 3 - I nodi e le connessioni intermodali nel sistema porto-hinterland

Tramite il ricorso al combinato marittimo-ferroviario, si creano le condizioni per una più elevata integrazione modale tra terra e mare, con un ruolo propulsivo che parte dal porto e si irradia verso il territorio (van Klink, 1995). Grazie a queste relazioni, la funzione portuale ritrova nuove possibilità di sviluppo verso l'entroterra e contribuisce alla formazione della rete distributiva regionale, che si configura come un sistema organizzato caratterizzato da una struttura policentrica (Soriani, 2006; Notteboom, 2008).

Le connessioni ferroviarie con i terminali interni sono diventate fattore chiave per l'attrattività dei porti poiché consentono di ottenere vantaggi – distribuiti su più categorie di attori coinvolti lungo la catena logistica – quali minore traffico urbano portuale, minori costi di trasporto su distanze medio-lunghe, maggiore velocità nei porti e più ridotto impatto ambientale (Roso *et al.*, 2009). Esistono anche svantaggi, come la necessità di una pianificazione dei trasporti più dettagliata, la dipendenza dalle economie di scala, costi più elevati e tempi di consegna più lunghi su brevi distanze. La creazione di un *hinterland* ben sviluppato basato su connessioni ferroviarie ha il potenziale per rafforzare il segmento del trasferimento marittimo, aumentare l'efficienza logistica e produrre una catena di trasporto globale più sostenibile (Woxenius e Bergqvist, 2011).

4. LA GEOGRAFIA DEI FLUSSI MARITTIMI CONTAINERIZZATI, LA CENTRALITÀ DEL MEDITERRANEO E IL RUOLO DEL LIGURIAN RANGE. – A seguito dell'avvento dell'unitizzazione dei carichi, si è assistito ad una progressiva diffusione della containerizzazione nel trasporto marittimo (Rodrigue *et al.*, 1997; Levinson, 2006; Notteboom e Rodrigue, 2009). In particolare nel periodo che va dal 1980 al 2019,

il traffico mondiale di contenitori via mare è cresciuto costantemente a tassi annui molto elevati (Fig. 4)², a dimostrazione del suo ruolo fondamentale, non solo come modalità di trasporto della merce, ma come vero e proprio attore dei processi di globalizzazione dell'economia.



Fonte: elaborazione dell'autore da Notteboom *et al.*, 2021.

Fig. 4 - Evoluzione del traffico container marittimo globale

Appare interessante altresì indagare sulla geografia dei flussi generata da questa crescente movimentazione al fine di comprendere gli effetti sugli assetti territoriali generati a scala globale e locale.

Durante gli anni Ottanta e Novanta l'aumento del commercio internazionale, accelerato dalla liberalizzazione e dall'apertura dei mercati, è stato l'elemento chiave dell'espansione della containerizzazione. Alla fine degli anni Ottanta, alcuni paesi come le 'Tigri asiatiche' iniziarono ad emergere promuovendo la crescita del traffico container grazie al tipo di produzione e all'intensità dei flussi. Il modello dominato dai paesi più industrializzati (Nord America, Giappone, Europa occidentale) venne sostituito da uno in cui i porti con la quota maggiore di traffico container erano localizzati principalmente in Asia (Vallega, 1997; Guerrero e Rodrigue, 2014).

² La globalizzazione ha guidato la crescita esponenziale del traffico marittimo containerizzato a scala mondiale. I flussi sono passati da 36 milioni di Teu (*Twenty Feet equivalent Unit*) nel 1980 a 237 milioni nel 2000, sono diventati 545 nel 2010 fino a raggiungere quota 802 milioni nel 2019.

Negli anni Novanta, il forte aumento di navi provenienti dall'Asia Orientale e diretto verso la costa est degli Stati Uniti ha contribuito in modo significativo alla saturazione del Canale di Panama (unitamente ai suoi limiti di accessibilità per le navi portacontainer di maggiori dimensioni), incoraggiando la ricerca di una soluzione alternativa che venne trovata nella rotta *pendulum* est-ovest (Estremo Oriente - Mediterraneo - Nord America) con passaggio attraverso Suez e Gibilterra (Vallega, 1997).

Con questa soluzione, l'Estremo Oriente risultava collegato alla costa orientale degli Stati Uniti attraverso il Mediterraneo (Amato e Galeota Lanza, 2016).

L'evoluzione del trasporto containerizzato e la sua crescita esponenziale hanno quindi determinato uno spostamento del baricentro dei traffici mondiali verso il contesto asiatico-pacifico (Vallega, 1997; Sellari, 2019) da cui è derivato un cambiamento radicale in un ambito che in precedenza aveva un ruolo marginale (o comunque subordinato rispetto alle grandi direttrici di traffico) e che invece ha visto aumentare la sua rilevanza strategica: il Mar Mediterraneo.

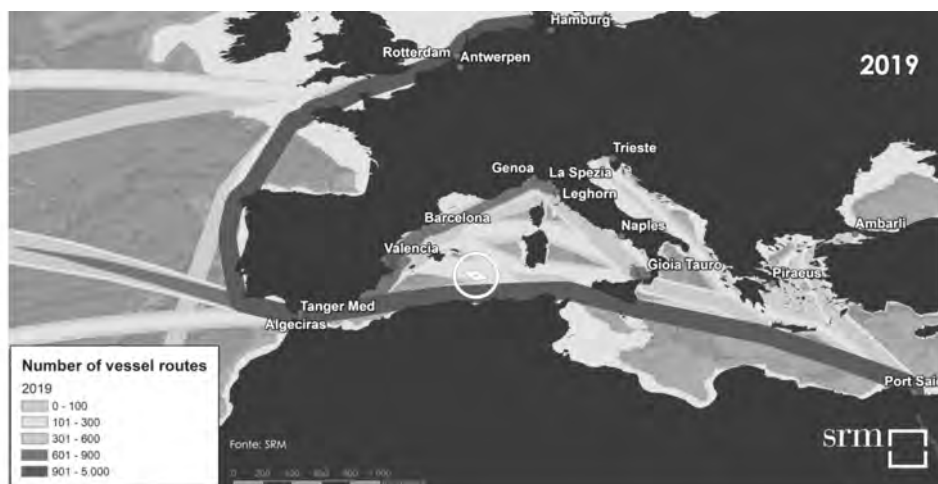
Nel corso degli anni Novanta, infatti, i maggiori operatori marittimi internazionali hanno deciso di incorporare il Mediterraneo nelle rotte oceaniche mondiali, per una serie di cause intrinseche al mondo del trasporto marittimo e al commercio internazionale (Foschi, 2003; Landini, 2017).

Nel 1995, la rotta transpacificca dominava il mercato e valeva il 53% del traffico globale est-ovest, mentre quella Europa-Estremo Oriente, che collegava i mercati europei ai siti produttivi cinesi attraverso il Canale di Suez e il Mediterraneo, assorbiva solamente il 27% del mercato (Fardella e Prodi, 2017). Ventiquattro anni dopo, il divario tra queste due rotte è diminuito a favore di quella Europa-Estremo Oriente che rappresenta il 41,6% (pari a 24,7 milioni di Teu) del traffico globale est-ovest (che a sua volta costituisce circa il 40% del totale mondiale della movimentazione container marittima) a fronte del 45% della rotta transpacificca (26,8 milioni di Teu) (UNCTAD, 2020).

Come risultato di queste dinamiche, il bacino del Mediterraneo ha visto confermata la propria 'centralità' nell'ambito dei flussi containerizzati mondiali, registrando un significativo aumento della movimentazione, quasi quintuplicato tra la metà degli anni Novanta e oggi. In particolare è apparsa strategica la porzione settentrionale, interessata da consistenti traffici (Fig. 5).

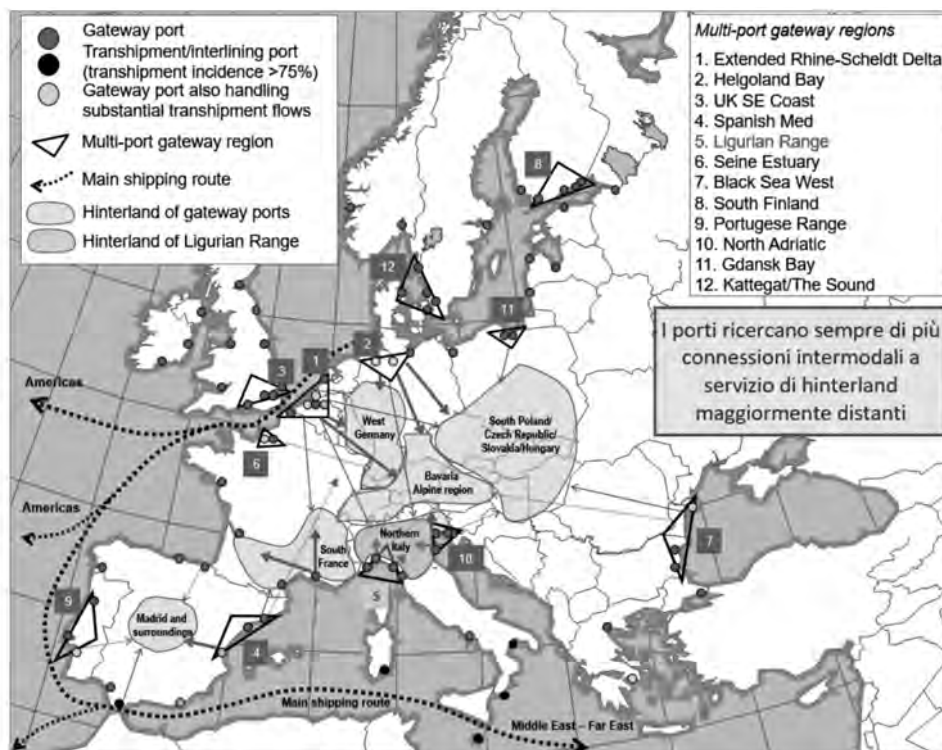
La Figura 5 mostra altresì la rilevanza del Tirreno settentrionale come attrattore di flussi. In esso sono presenti porti specializzati nella movimentazione container, localizzati in posizione favorevole rispetto ai grandi corridoi di trasporto europei e a ridosso dei principali poli industriali nazionali.

Utilizzando un approccio basato sulle regioni portuali (intese come insieme di più scali), individuate sulla base della prossimità geografica e delle complementarietà funzionali, è possibile identificare sistemi di porti *gateway* (Vallega, 1997;



Fonte: DeAndreis, 2020.

Fig. 5 - La densità delle rotte container nel contesto europeo



Fonte: elaborazione dell'autore da Notteboom, 2009.

Fig. 6 - Il sistema europeo dei porti gateway e il Ligurian Range

Sellari, 2013). In particolare gli scali situati lungo la costa tirrenica settentrionale (Savona, Genova, La Spezia, Marina di Carrara e Livorno) formano una regione *gateway* multi-portuale, denominata “Ligurian Range”; analogamente i porti localizzati nella porzione nord dell’Adriatico (Koper, Trieste, Monfalcone, Venezia e Ravenna) formano un’altra regione *gateway* multi-portuale, denominata “North Adriatic” (Fig. 6) (Notteboom, 2008, 2009, 2010).

In Italia una ventina di porti svolgono funzioni *gateway*, ma l’osservazione della recente evoluzione dei traffici evidenzia la rilevanza delle due regioni portuali sopra menzionate (78% del totale) e in particolare del Ligurian Range che ha rappresentato il 60% del traffico *gateway* nazionale negli ultimi cinque anni (Fig. 7).



Fonte: elaborazione dell'autore su dati Assoporti.

Fig. 7 - Il traffico container (trasbordo escluso) nei porti gateway italiani

Tale quota non stupisce, dato che i porti del Ligurian Range sono nodi connessi con un entroterra dotato di molti siti produttivi e di un ampio mercato di consumo e costituiscono i punti di accesso/uscita internazionali per i territori che li sostengono (Foschi, 2003).

Il dettaglio relativo alla movimentazione *gateway* dei cinque porti del Ligurian Range nell'ultimo decennio (Tab. 1) evidenzia il ruolo principale di Genova in termini di traffico. Tuttavia, soffermando l'attenzione sulle relazioni intermodali con il retroterra (che è il focus di questo lavoro), emerge in particolare il ruolo dello

Tab. 1 - Traffico hinterland nei porti del Ligurian Range (dati in Teu)

	<i>Savona</i>	<i>Genova</i>	<i>La Spezia</i>	<i>Marina di Carrara</i>	<i>Livorno</i>
2011	139.658	1.713.718	1.197.192	5.455	593.641
2012	74.429	1.883.678	1.156.107	99	522.541
2013	77.743	1.862.902	1.198.667	356	527.348
2014	85.296	1.962.786	1.210.652	384	519.504
2015	90.443	2.048.205	1.219.229	68	584.400
2016	54.594	2.099.492	1.181.567	32.780	560.189
2017	44.057	2.252.607	1.262.064	52.452	563.944
2018	65.266	2.274.584	1.283.398	57.999	593.721
2019	53.326	2.298.330	1.275.206	81.156	559.515
2020	145.087	2.068.046	1.104.335	86.332	513.399
Quota ferro*	30%	14%	30%	0%	16%

* Calcolata su dati 2020.

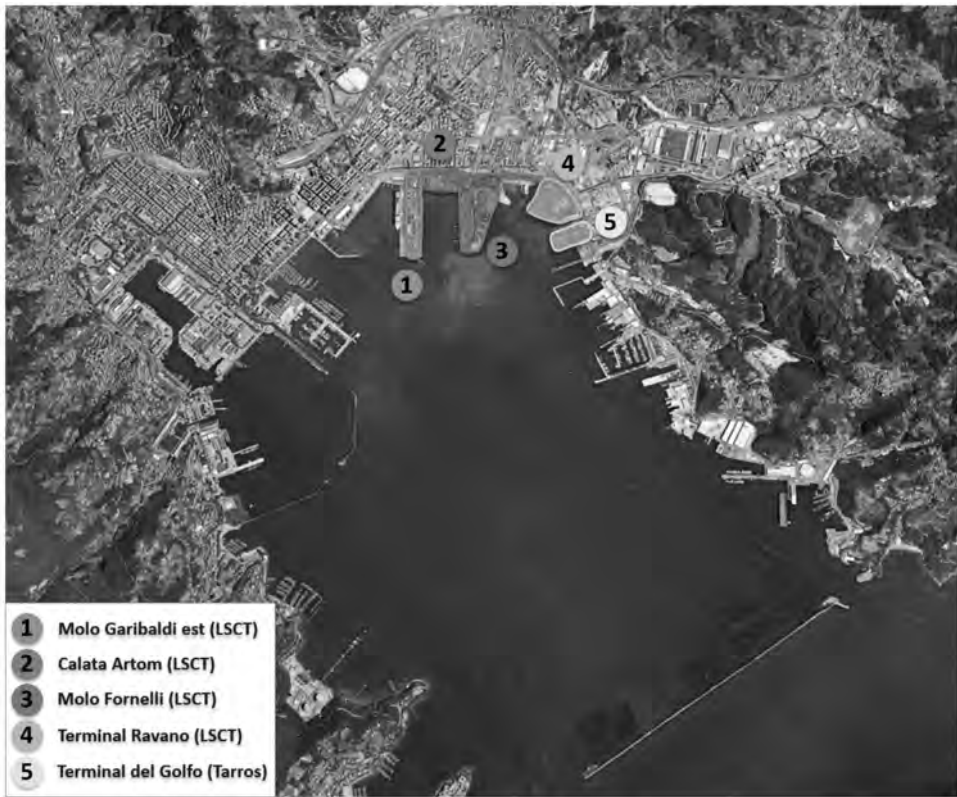
Fonte: elaborazione dell'autore da Assoporti.

scalo di La Spezia in cui, a fronte di una movimentazione container comunque significativa, la quota di contenitori trasferiti via ferrovia risulta rilevante, attestandosi al 30%.

5. L'INTERMODALITÀ FERROVIARIA DI UN PORTO *GATEWAY*: IL CASO DI LA SPEZIA. – La Figura 7 evidenzia il ruolo del porto di La Spezia come secondo scalo *gateway* nazionale dopo Genova (18% del traffico italiano nel periodo 2016-2020). Perciò la scelta del caso è ricaduta sullo scalo spezzino, considerando altresì la sua spiccata specializzazione nel traffico containerizzato rispetto agli altri porti del Ligurian Range e la riconosciuta (dalla letteratura e dagli operatori del settore) propensione all'intermodalità ferroviaria nelle connessioni con il retroterra.

Il porto di La Spezia si trova al centro dell'arco costiero che va da Savona a Livorno; è collocato all'interno di una rada di 150 ettari, protetta da una diga foranea che garantisce l'operatività dello scalo con tutte le condizioni meteo-marittime (Fig. 8). Situato sul lato orientale della città, il porto mercantile della Spezia (posto all'estremità settentrionale della rada) dispone di 575.000 mq di aree, con oltre 5 km di banchine destinate agli attracchi e 17 km di binari (Dallari e Curi, 2012). Il pescaggio attualmente è pari a 15 metri e consente l'accosto alle navi portacontainer fino a 17.800 Teu.

Nel porto sono attivi due terminal container, tre terminal *multipurpose*, un terminal per prodotti petroliferi, uno per il carbone, uno per il gas liquido, un terminal cerealicolo, uno per le rinfuse solide e due per il cemento.



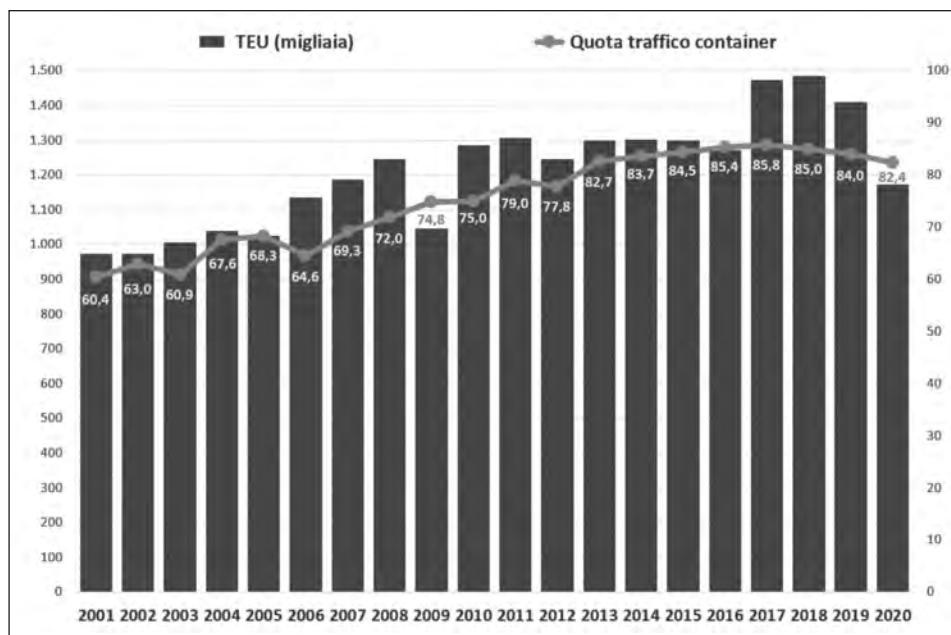
Fonte: elaborazione dell'autore da Google Earth, 2021.

Fig. 8 - La struttura del porto di La Spezia e il dettaglio dei terminal container

Nonostante la presenza di strutture idonee a trattare categorie merceologiche differenti, La Spezia mostra una rilevante (e crescente) specializzazione nel traffico container: la quota sul totale delle tonnellate movimentate in porto è passata dal 60% nel 2001 ad un valore compreso tra l'82 e l'86% negli ultimi otto anni (Fig. 9).

La movimentazione container del porto è gestita da due terminalisti: La Spezia Container Terminals (LSCT) e Gruppo Tarros (Fig. 8). Il primo, che occupa gran parte degli spazi del porto mercantile (comunque non particolarmente estesi), è parte del gruppo Contship, un operatore terminalistico multimodale presente in altri porti (Ravenna, Salerno, Tangeri) e gestore di un *inland terminal* (Melzo). Il secondo, localizzato presso il terminal del Golfo, è una compagnia di navigazione specializzata nei servizi di trasporto containerizzato *door-to-door* infra mediterranei. Attraverso l'attività svolta dai suddetti terminalisti, La Spezia è da diversi anni il terzo porto container italiano e il secondo scalo *gateway* nazionale.

L'analisi dei dati relativi al traffico containerizzato (Fig. 9) evidenzia un trend di crescita dal 2001 al 2018, anno in cui è stato raggiunto il valore record (1,48 milioni di Teu), prossimo alla soglia di saturazione della capacità di movimentazione. Nel 2019 si è registrato un calo del 5% a causa della contrazione globale degli scambi e nel 2020 l'effetto della pandemia da Sars-Cov-2 ha ridotto ulteriormente i flussi, diminuiti del 16,7% rispetto all'anno precedente.



Fonte: elaborazione dell'autore su dati Autorità Portuale.

Fig. 9 - Evoluzione del traffico container di La Spezia

Al fine di verificare il ruolo *gateway* dal porto e le modalità attraverso cui si concretizza, è necessario delineare in primo luogo lo scenario dei collegamenti lato marittimo.

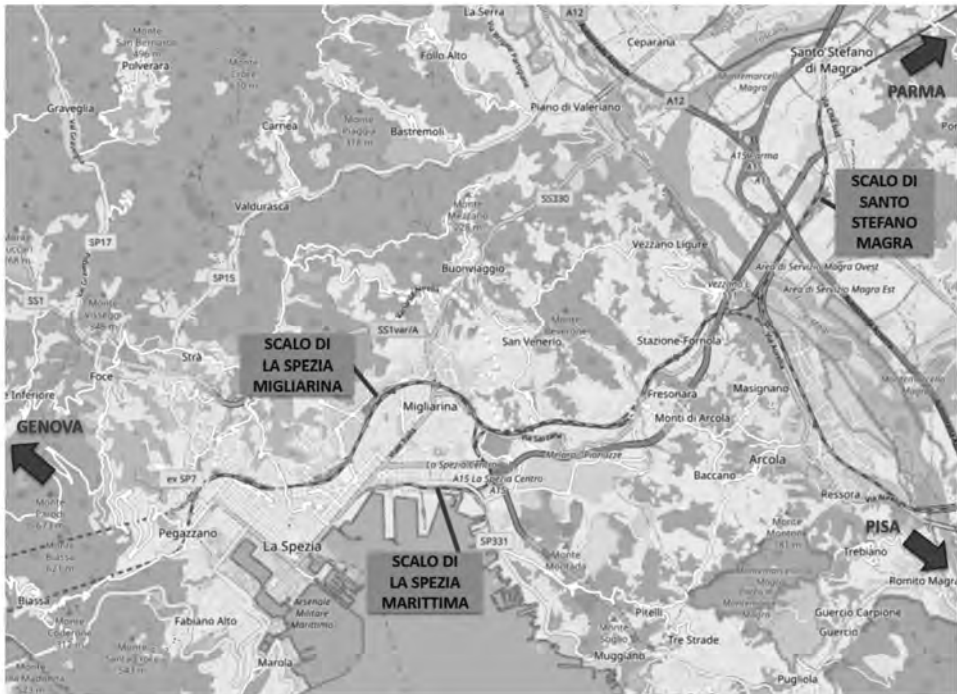
L'analisi dei porti collegati nel periodo 2018-2020 evidenzia una geografia delle relazioni marittime in cui risultano rilevanti gli ambiti posti lungo la rotta globale est-ovest (circa il 66% del traffico container in peso): Estremo Oriente (35%), Nord America (18,3%), Medio Oriente (8,7%) e Asia meridionale (3,9%). Tuttavia emerge anche l'importanza delle connessioni europee (9,5%), di quelle nordafricane (7,4%) e di quelle nazionali (6,9%). Queste relazioni hanno generato una movimentazione portuale caratterizzata da una prevalenza dei contenitori imbarcati rispetto a quelli sbarcati, pari in media rispettivamente al 64,7% e al 35,3%.

Lo scalo spezzino svolge principalmente una funzione *gateway* ma gestisce anche un'attività di trasbordo (*transshipment*) dato che le sue banchine offrono la possibilità di accogliere navi portacontainer di dimensioni rilevanti (navi madri).

Il passaggio successivo dell'analisi richiede un esame delle connessioni ferroviarie con il retroterra per valutare il peso del combinato marittimo-ferroviario nel trasferimento dei container.

La scelta spezzina di puntare sull'intermodalità ferroviaria, avvenuta alla fine degli anni Ottanta, è dipesa dalla scarsa disponibilità di spazi in porto per la movimentazione e si è basata sulla collaborazione tra gli attori per rendere attuabile una soluzione modale che consentisse di muovere rapidamente e a costi competitivi rispetto alla strada una consistente quantità di contenitori in ingresso/uscita.

Il porto è localizzato in una posizione strategica lungo l'asse Tirreno-Brennero (parte del corridoio europeo Scandinavo-Mediterraneo) ed è dotato di collegamenti diretti autostradali e ferroviari (Fig. 10).



Fonte: elaborazione dell'autore da OpenStreet Map, 2021.

Fig. 10 - Le connessioni infrastrutturali del porto di La Spezia

Il sistema ferroviario del porto della Spezia si compone di:

- 17 km di binari;
- 3 scali di composizione/attestazione e inoltro treni: La Spezia Marittima (in porto), La Spezia Migliarina (parco ferroviario per movimentazione e sosta), retroporto di Santo Stefano di Magra (terminal di supporto);
- 5 raccordi che diramano dallo scalo merci di La Spezia Marittima verso i terminal portuali.

Lo scalo di La Spezia Marittima, situato all'interno del porto mercantile, effettua esclusivamente servizio merci (in grande maggioranza container) ed è caratterizzato da un fascio di quattro binari in parallelo di lunghezza limitata a 400-450 metri, destinato alla composizione dei convogli ferroviari da immettere in rete ed alla scomposizione dei convogli prima del loro trasferimento verso i terminal di destino; tale configurazione consente il trasferimento via ferrovia di circa 350.000 Teu/anno. Inoltre è connesso alla rete ferroviaria nazionale tramite due binari dedicati, uno in direzione di La Spezia Migliarina che lo raccorda alla linea La Spezia - Genova - Milano (a doppio binario), l'altro in direzione di Fornola che lo raccorda alla linea La Spezia - Pisa - Prato (a doppio binario) e, dopo lo svincolo di Vezzano Ligure, anche alla linea Pontremolese che, superata l'area retroportuale di Santo Stefano di Magra, prosegue verso Parma (solo in parte a doppio binario, per 40 km su 112 totali).

Lungo queste tratte che collegano i tre scali, la gestione delle manovre ferroviarie merci è unica, con evidenti effetti positivi su tempi, costi ed efficienza della movimentazione³.

Il retroporto di Santo Stefano di Magra, sorto nel 1998 su iniziativa pubblica e situato a 7 km dal porto, è un'area logistica a servizio dello scalo, ad esso direttamente collegata con strada e ferrovia e dotata di un terminale intermodale (Dallari e Curi, 2012). Si configura come una struttura adibita a svolgere funzioni a supporto dei carichi containerizzati diretti al porto o in uscita dallo stesso. È definibile come un 'terminale satellite' (situato in prossimità del porto di cui costituisce un naturale allungamento verso l'interno) che garantisce la disponibilità di ulteriori spazi per le attività portuali, consente di ospitare traffico aggiuntivo e alcune attività logistiche per spedizioni marittime in entrata o in uscita, sottolineando la sua funzione di nodo intermedio nelle relazioni con il retroterra (Rodrigue *et al.*, 2010).

Nello specifico, a Santo Stefano di Magra sono localizzate varie attività svolte da attori privati: svuotamento e riempimento di contenitori, magazzinaggio e lavorazione di merce proveniente/destinata a container, riparazione e deposito di

³ La gestione è stata affidata dal 2013 a La Spezia Shunting Railways (società partecipata dell'Autorità Portuale) e dal 2020 all'associazione temporanea di imprese composta da Mercitalia Shunting & Terminal e La Spezia Shunting Railways.

container, attività doganali. Di particolare interesse risulta l'area gestita dall'Autorità Portuale della Spezia dal 2012 (in affitto da FS Logistica), dove è stato attivato il Centro Unico Servizi (istituito nel 2013 tramite un accordo che ha visto coinvolti tutti gli attori preposti ai controlli della merce), in cui vengono concentrate tutte le attività di controllo e verifica della merce proveniente dal porto, liberando spazi sulle banchine e riducendo i tempi di attesa. Dopo una fase sperimentale avviata nel 2019 è diventato pienamente operativo ad agosto 2020, primo in Italia.

Con questa soluzione retroportuale si crea un centro di smistamento con depositi doganali, che avvicina le attività logistiche e distributive ai moli. La connessione tra porto e retroporto è garantita da un servizio *shuttle* stradale con costi molto contenuti e che sarà ancora più competitivo quando verrà attivato il collegamento su ferro.

Grazie a questa configurazione infrastrutturale, all'assetto territoriale derivante, alle modalità gestionali attivate e ai servizi erogati dagli operatori portuali, lo scalo spezzino ha sviluppato una significativa propensione al trasferimento ferroviario dei contenitori, che lo ha portato a collocarsi tra i primi dieci porti nella classifica europea per l'utilizzo del trasporto ferroviario (UIC, 2019) e al secondo posto in Italia (dietro a Trieste).

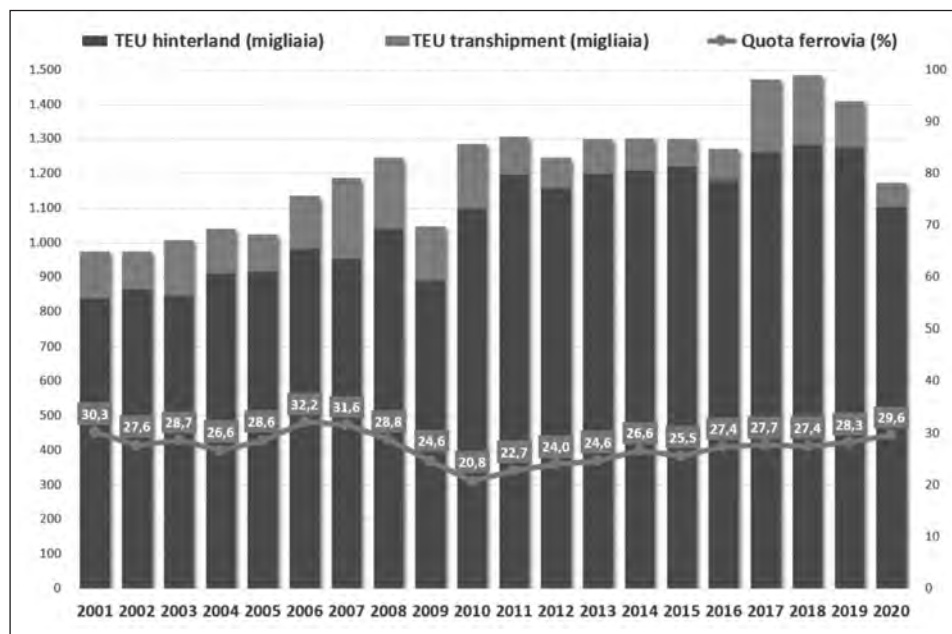
È opportuno evidenziare come siano numerosi (circa una ventina) i porti italiani che svolgono funzioni *gateway*, ma solo alcuni offrono un servizio ferroviario per il trasporto dei container (Savona, Genova, La Spezia, Livorno, Ravenna, Venezia, Trieste) e le quote modali non risultano molto elevate. Soltanto Trieste e La Spezia realizzano quote paragonabili a quelle degli scali nord europei (Lupi *et al.*, 2012; Isfort, 2019).

Al fine di verificare questa propensione spezzina per l'intermodalità ferroviaria e quantificare la consistenza della relativa quota modale (e l'evoluzione temporale), sono stati analizzati i dati del traffico container relativi all'ultimo ventennio⁴.

Come evidenzia la Figura 11, la quota di trasporto ferroviario sul totale dei container *hinterland* gestiti in porto è stata significativa fino al 2008 (compresa tra il 26 e il 32%), a fronte di una movimentazione portuale di circa 920.000 Teu (in media). L'impatto della crisi globale del 2009 ha determinato una forte riduzione del ricorso al trasporto ferroviario, culminata con il valore di 20,8% registrato nel 2010. A partire dal 2011 ha avuto luogo un'inversione di tendenza che, a fronte di un deciso incremento della movimentazione container portuale (in media 1,2 mi-

⁴ Dal punto di vista metodologico, la quota dell'intermodale ferroviario è stata calcolata considerando i valori annuali dei Teu trasferiti via ferrovia rispetto al numero di container movimentati dallo scalo con origine/destinazione il retroterra (detta movimentazione *hinterland*). In dettaglio quest'ultimo valore è ottenuto sottraendo dal totale annuale della movimentazione container portuale quella relativa alle operazioni di *transshipment*. Tale metodologia è suggerita da UIC (2019).

lioni di Teu tra il 2011 e il 2020), ha visto la quota dell'intermodale crescere progressivamente fino a raggiungere il valore di 29,6% (327.000 Teu su 7.461 treni) nel 2020.



Fonte: elaborazione dell'autore su dati Autorità Portuale.

Fig. 11 - Traffico container e intermodale ferroviario di La Spezia

La dinamica dell'ultimo decennio, caratterizzata da quote intermodali più basse (in media 26,4%) rispetto a quelle registrate in quello precedente (in media 28%), è imputabile ai vincoli di movimentazione dell'attuale configurazione dello scalo merci portuale, che si riverberano sul numero massimo di Teu trasferibili via ferrovia.

Dal 2011 ad oggi il porto ha movimentato in media circa 1,2 milioni di Teu di traffico *hinterland* all'anno, con un aumento del 29,5% rispetto al decennio precedente. Parallelamente negli ultimi dieci anni il valore medio dei Teu trasferiti su ferro è stato pari a 319.000, con un incremento del 22,4% rispetto alla media del decennio precedente (260.000). Tale crescita non ha eguagliato quella del traffico container *hinterland*, segnale di un progressivo avvicinamento al valore di soglia per la movimentazione ferroviaria.

L'aumento della movimentazione dei contenitori *hinterland* gestiti in porto nell'ultimo decennio, ha reso evidente la necessità di interventi di potenziamento

dei moli e in particolare dello scalo merci portuale (allungamento dei binari) per consentire un ulteriore incremento della quota dell'intermodale ferroviario.

Dopo aver verificato l'effettivo ricorso al combinato marittimo-ferroviario per il trasferimento dei contenitori, si è proceduto ad esaminare più in dettaglio la geografia delle connessioni ferroviarie, valutandone direttrici principali, origini/destinazioni, frequenza e intensità. Ciò al fine di definire estensione e caratteristiche del retroterra collegato con il porto e di dimostrare il ruolo svolto dallo scalo come nodo logistico e intermodale a servizio del territorio continentale (nazionale ed estero).

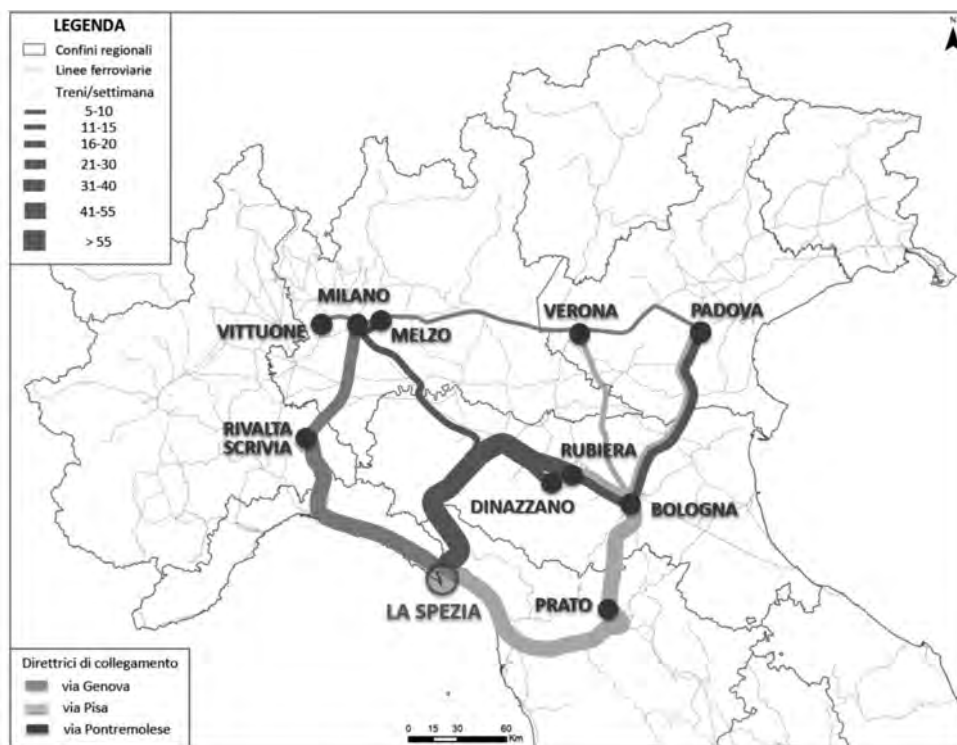
I collegamenti con i terminali intermodali dell'Italia settentrionale e centrale erano otto nel 2011 e sono diventati dieci nel 2019, segnale di un rafforzamento del rapporto con il retroterra. L'analisi delle frequenze settimanali con gli *inland terminal*, distinte per direzione (da o verso il porto) e relative al 2019, consente interessanti osservazioni. Come si evince dalla Tabella 2, a fronte un numero consistente di treni settimana (93), l'asse Pontremolese è principalmente caratterizzato da traffico diretto al porto (60 treni settimana su 88), il corridoio Tirreno-Brennero invece da una prevalenza del traffico in uscita dallo scalo (37 treni settimana su 51) mentre la tratta ligure risulta più equilibrata (28 treni settimana in partenza su 47 totali). Inoltre i terminali contraddistinti da maggior traffico da e verso La Spezia risultano quelli di Rubiera (38 treni), Melzo (35 treni), Padova (32 treni) e Dinazzano (27 treni).

Tab. 2 - Le relazioni ferroviarie tra il porto di La Spezia e i terminali interni (treni/settimana)

	Via Pontremoli		Via Genova		Via Pisa		Totale	
	Arrivi	Partenze	Arrivi	Partenze	Arrivi	Partenze	Arrivi	Partenze
Prato	—	—	—	—	2	2	2	2
Bologna	—	—	—	—	6	6	6	6
Dinazzano	14	13	—	—	—	—	14	13
Rubiera	19	1	—	—	—	18	19	19
Padova	13	8	6	—	—	5	19	13
Verona	—	—	—	—	6	6	6	6
Melzo	14	6	—	15	—	—	14	21
Milano	—	—	5	5	—	—	5	5
Vittuone	—	—	3	3	—	—	3	3
Rivalta Scrivia	—	—	5	5	—	—	5	5
Totale	60	28	19	28	14	37	93	93

Fonte: elaborazione dell'autore su dati Autorità Portuale e LSSR (riferiti al 2019).

Le connessioni ferroviarie con il retroterra sono operate da quattro imprese ferroviarie (Mercitalia, Captrain, Medway, Oceanogate) e si articolano lungo le già ricordate tre direttrici principali (Fig. 12): il corridoio Tirreno-Brennero (per le relazioni con Toscana, Emilia Romagna e Veneto), l'asse Pontremolese (per le relazioni con Emilia Romagna, Veneto e Lombardia) e la tratta Livorno-Genova-Milano (per le relazioni con Piemonte e Lombardia). I flussi di traffico generati risultano particolarmente intensi con l'Emilia Romagna (Dinazzano, Rubiera e Bologna) via Pontremoli e via Pisa, con la Lombardia (Milano e Melzo) via Genova, con il Veneto (Padova in particolare) via Pisa e Pontremoli e con il Piemonte (Rivalta Scrivia) via Genova.

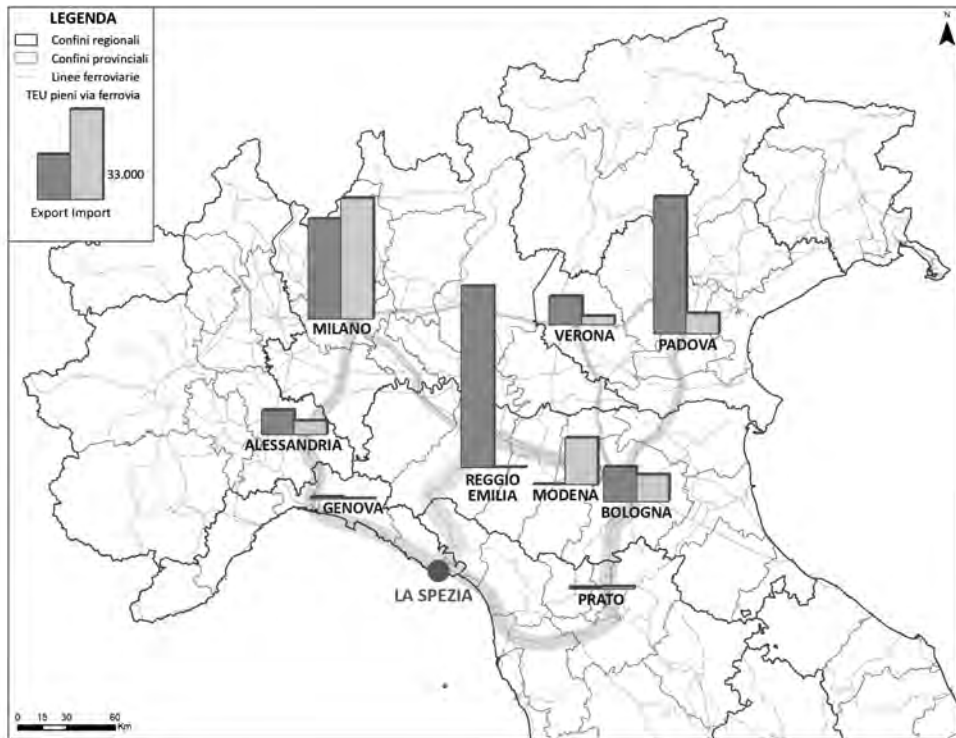


Fonte: elaborazione dell'autore su dati Autorità Portuale e LSSR (riferiti al 2019).

Fig. 12 - Direttrici del traffico ferroviario container da e verso il porto di La Spezia

I dati sui flussi di traffico container pieni generati lungo le suddette direttrici (pari nel 2019 a 188.458 Teu in export e a 86.815 Teu in import) permettono di valutare la propensione dei territori provinciali agli scambi commerciali via ferrovia che coinvolgono il porto come nodo *gateway* (Fig. 13).

In dettaglio appare evidente la rilevanza della movimentazione in uscita per le province di Reggio Emilia, Padova e Milano, con la prima caratterizzata tuttavia dall'assenza di flussi in ingresso. Le importazioni sono invece maggiormente significative nelle province di Milano, Modena (in cui è assente l'export), Bologna e Padova.



Fonte: elaborazione dell'autore su dati Autorità Portuale (riferiti al 2019).

Fig. 13 - Traffico ferroviario di container pieni per provincia da e verso il porto di La Spezia

Il porto di La Spezia è dunque connesso via ferrovia con sei ambiti regionali e serve direttamente nove contesti provinciali che contribuiscono al 25% dell'export e al 28% dell'import italiano e rappresentano oltre il 23% del valore aggiunto del manifatturiero nazionale⁵. Questi territori sono caratterizzati da un sistema produttivo diversificato e specializzato in varie attività manifatturiere, tra cui il tessile,

⁵ Elaborazione su dati ICE riferiti al 2019 (import-export) e Istat riferiti al 2018.

l'abbigliamento di lusso, il conciario, la ceramica, l'automotive, l'agro-alimentare, la meccanica, la lavorazione dei metalli.

La Spezia è connessa da tempo con questi ambiti territoriali dell'Italia centro-settentrionale che costituiscono il suo retroterra, per il quale si trova in competizione con altri scali *gateway* 'ferroviari' come Savona, Genova, Livorno, Ravenna e Trieste. Oltre a mantenere questo servizio nazionale (garantendo alle imprese convenienza e frequenza del servizio nonché la sostenibilità della soluzione di trasporto), l'obiettivo del porto spezzino è quello di ampliare ulteriormente il proprio *hinterland* oltralpe, raggiungendo territori oggi contendibili come la Svizzera e la Germania. In parte già avviene oggi tramite i "rilanci" ferroviari dal terminal di Melzo (gestito dalla stessa società che movimentata la maggior parte di container a La Spezia) e ulteriori connessioni sarebbero possibili anche dall'interporto di Verona.

Affinché lo scalo spezzino esprima appieno le sue potenzialità di nodo logistico è necessaria la realizzazione di una progettualità territoriale incentrata sull'integrazione porto-retroterra.

Attualmente le strutture portuali, nonostante alcuni miglioramenti recenti (realizzazione del terminal Ravano, adeguamento del molo Garibaldi e aumento della profondità dei fondali dei moli mercantili), scontano ancora alcune carenze che limitano le possibilità di crescita del traffico container dello scalo.

L'esame della progettualità infrastrutturale in essere nel porto evidenzia come gli investimenti previsti nei prossimi anni siano orientati verso due obiettivi principali:

- il progressivo ampliamento dei terminal container (sia di LSCT che di Tarros) così da permettere al porto di raggiungere una capacità di movimentazione annua pari a 3 milioni di Teu e di accogliere navi fino a 23.000 Teu;
- il miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria per consentire un ulteriore aumento della quota intermodale; per questo motivo è in corso il rifacimento dello scalo di La Spezia Marittima affinché possa disporre di un fascio di nove binari (rispetto agli attuali quattro), di cui due da 750 metri di lunghezza (in linea con gli standard europei), che, a regime, potranno consentire il trasferimento via ferrovia di circa un milione di Teu all'anno.

L'inoltro e la ricezione dei container necessitano altresì di condizioni ottimali lungo le linee ferroviarie connesse con il porto.

La linea Pontremolese rappresenta l'asse naturale di collegamento tra i porti dell'Alto Tirreno e l'area della Pianura Padana centrale, è la linea di valico più funzionale al corridoio multimodale verso i terminali interni. Infatti ad oggi è la direttrice ferroviaria maggiormente utilizzata dai treni in ingresso/uscita dal porto di La Spezia. Tuttavia è anche quella di più antica realizzazione e solo parzialmente a doppio binario e ammodernata.

I progetti di raddoppio della linea (che prevedono una nuova galleria di valico) non sono stati ancora completati e i tempi di relizzazione previsti sono molto lunghi: ciò rappresenta un serio limite alle possibilità di espansione del porto spezzino.

In conclusione, guardando alle prospettive future del porto, si delinea uno scenario caratterizzato da un lato da una progettualità destinata a colmare alcune limitazioni attuali dello scalo in termini di spazi per lo stoccaggio e a migliorare la movimentazione ferroviaria in porto. Dall'altro è contraddistinto dall'incertezza derivante dagli effetti pandemici e soprattutto dai limiti di capacità dell'attuale configurazione della linea Pontremolese, che solamente in parte potranno essere attenuati dagli effetti positivi derivanti dal realizzando Terzo Valico dei Giovi (lungo la direttrice che passa da Genova).

Rimangono quindi ampi margini di miglioramento per il porto, che possono derivare dall'implementazione del progetto di raddoppio della Pontremolese e che consentirebbero il potenziamento del sistema delle connessioni ferroviarie con il retroterra e, in definitiva, il rafforzamento del ruolo di La Spezia come *gateway* a servizio del Nord Italia e dell'area oltralpe.

6. CONCLUSIONI. – La geografia dei trasporti marittimi ha evidenziato che le dinamiche di sviluppo portuale dipendono in misura rilevante e crescente dalle relazioni con il retroterra. La competitività del porto *gateway* si basa, infatti, sulla capacità di attrarre traffici marittimi ma anche di garantire trasferimenti terrestri da e verso lo scalo secondo la logica della catena logistica complessa di cui lo scalo marittimo è un nodo strategico.

Le possibilità di ampliamento del bacino geografico di utenza del porto sono legate alla capacità di istituire adeguati flussi di merci gestiti in modo efficiente attraverso corridoi ferroviari dedicati. Di conseguenza, stimolare il trasporto intermodale e la logistica e investire nel potenziamento delle reti ferroviarie e dei centri intermodali è divenuto un fattore cruciale per l'attrazione dei traffici (SRM, 2012).

Il contributo ha analizzato il caso del porto di La Spezia mettendo in luce l'evoluzione del traffico containerizzato negli ultimi vent'anni, la quota di contenitori trasferiti tramite ferrovia, la consistenza dei flussi ferroviari che connettono il porto con il retroterra, la frequenza dei collegamenti, le principali direttrici e i terminali intermodali connessi con lo scalo.

La scelta di investire sul trasferimento di contenitori da e verso il porto tramite ferrovia è stata la soluzione adottata dal porto di La Spezia fin dagli anni Novanta, in controtendenza rispetto alla politica nazionale dei trasporti di allora che non privilegiava la relazione intermodale tra porti e ferrovia quanto piuttosto quella ferro-gomma (Lupi *et al.*, 2012).

La Spezia si è proposta come laboratorio che ha anticipato le tendenze delle relazioni portuali con il retroterra che nel frattempo si stavano dimostrando sempre

più determinanti nella definizione delle possibilità competitive dei porti. Questa strategia ha consentito allo scalo spezzino l'avvicinamento ai modelli di gestione intermodale portuale tipici del Nord Europa (Amburgo) e di proporsi come esempio di scalo *gateway* italiano che privilegia il trasporto intermodale ferroviario.

L'approfondimento compiuto sull'intermodalità portuale spezzina ha evidenziato come l'articolato sistema di connessioni ferroviarie con il retroterra costituisca un elemento distintivo e caratterizzante dello scalo e come la soluzione ferroviaria per il trasferimento dei container costituisca un fattore di sviluppo dei flussi marittimi oltretutto di quelli continentali (sia in ingresso che in uscita), basati sulla competitività del porto agli occhi del sistema imprenditoriale servito.

L'intermodalità ferroviaria contribuisce alla valorizzazione del nodo portuale lungo la catena logistica globale e al suo posizionamento a scala continentale e al rafforzamento della proiezione internazionale dei sistemi industriali del retroterra che sono serviti dallo scalo stesso.

Ciò che è emerso dall'analisi condotta risulta coerente con quanto sostenuto dalla letteratura geografica, che ha argomentato la rilevanza dei porti *gateway* nella strutturazione delle relazioni territoriali e nella definizione della competitività del retroterra, il cui ampliamento è condizione necessaria per lo sviluppo di questi scali (Vallega, 1997; van Klink e van den Berg, 1998; Soriani, 1999, 2006; Notteboom e Rodrigue, 2008; Merx e Notteboom, 2015).

Pertanto, il caso di La Spezia dimostra come l'intermodalità ferroviaria possa influenzare positivamente lo sviluppo portuale generando un aumento della movimentazione dei container marittimi e un ampliamento del retroterra servito, incidendo quindi sulla competitività dello scalo e dei territori connessi, secondo la logica della catena logistica sostenibile.

A questo proposito, va sottolineato l'apporto della geografia che risiede nel contribuire a costruire descrizioni e interpretazioni del territorio che incorporino la nozione di sostenibilità e che possano sfociare in progetti condivisi orientati verso le necessarie innovazioni territoriali (Dansero, 2001).

In questo consiste a nostro parere il valore aggiunto del contributo: esso oltre a confermare il ruolo *gateway* svolto dal porto di La Spezia per il mercato del Nord Italia, ha fornito utili indicazioni per leggere e interpretare il sistema di relazioni tra porto e retroterra, dimostrando l'importanza strategica di queste relazioni basate su collegamenti intermodali ferroviari adeguati (in termini di frequenza, costi e affidabilità), intesi come alternativa efficiente e sostenibile al trasporto stradale.

Si ritiene, infine, che la metodologia di analisi utilizzata per il caso di La Spezia possa essere applicabile anche ad altri porti *gateway* dotati di connessione ferroviaria, al fine di ottenere elementi utili per l'elaborazione di politiche territoriali strategiche.

Bibliografia

- Amato V., Galeota Lanza G. (2016). The Mediterranean as a Hub of Maritime Trade and the Role of the New Suez Canal. *Sfera Politicii*, 2: 86-102.
- Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale (2018). *Piano regolatore di sistema portuale: Documento di pianificazione strategica di sistema*. La Spezia.
- Id. (2020). *Traffico ferroviario intermodale*. La Spezia.
- Barbieri G. (1959). *I porti d'Italia*, Memorie di Geografia economica - Vol. XX. Napoli: CNR.
- Baudelaire J-G. (1979). *Administration et Exploitation Portuaires*. Paris: Eyrolles.
- Bird J.H. (1980). Seaports as a subset of gateways for regions: a research survey. *Progress in Human Geography*, 4, 3: 360-370. DOI: 10.1177/030913258000400303
- Id. (1983). Gateways: slow recognition but irresistible rise. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 74, 3: 196-202. DOI: 10.1111/j.1467-9663.1983.tb01525.x
- Cabodi C. (2001). *Logistica e territorio. I nodi logistici nelle trasformazioni territoriali e nello sviluppo locale dell'area padana*. Torino: IRES Piemonte.
- Corbett J.J., Winebrake J. (2008). The Impacts of Globalisation on International Maritime Transport Activity. *Global Forum on Transport and Environment in a Globalising World*, Guadalajara, 10-12 November.
- Dalla Chiara B., Pellicelli M. (2011). Sul costo del trasporto combinato strada-rotaia. *Ingegneria Ferroviaria*, 11: 951-965.
- Dallari F. (2009). *I sistemi di trasporto delle merci*. Corso di Gestione dei processi logistico produttivi. Castellanza: Università LIUC.
- Id., Curi S. (2012). *La Spezia. Un modello di riferimento per la portualità italiana*. Castellanza: Università LIUC.
- Dansero E. (2001). Sistemi territoriali locali, milieu, ecosistema: riflessioni per incorporare la nozione di sostenibilità. In: Bonora P. (a cura di). *SLoT quaderno 1*, Bologna: Baskerville.
- DeAndreis M. (2020). Presentazione 7° Rapporto annuale 2020. *Italian Maritime Economy*, Napoli, 1° ottobre 2020.
- Delponte I. (2009). *Evoluzione degli spazi portuali e strumenti di pianificazione*. Roma: Aracne.
- Ducruet C. (2005). *Les villes-ports: Laboratoires de la mondialisation*. Tesi di dottorato. Le Havre: Université du Havre.
- European Commission (1997). *On Sea Ports and Maritime Infrastructure. Green paper*. Brussels: EC.
- Fardella E., Prodi G. (2017). The Belt and Road Initiative Impact on Europe: An Italian Perspective. *China & World Economy*, 25, 5: 125-138. DOI: 10.1111/cwe.12217
- Fleming D.K., Hayuth Y. (1994). Spatial characteristics of transportation hubs: centrality and intermediacy. *Journal of Transport Geography*, 2, 1: 3-18. DOI: 10.1016/0966-6923(94)90030-2
- Foschi A.D. (2003). *The maritime container transport structure in the Mediterranean and Italy*. Discussion Paper n. 24, Dipartimento di Scienze Economiche – Università di Pisa.

- Fremont A., Soppè M. (2005). Transport maritime conteneurisé et mondialisation. *Annales de géographie*, 642: 187-200. DOI: 10.3406/geo.2005.21432
- Guerrero D. (2014). Deep-sea hinterlands: Some empirical evidence of the spatial impact of containerization. *Journal of Transport Geography*, 35: 84-94. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2014.01.010
- Id., Rodrigue J.-P. (2014). The waves of containerization: shifts in global maritime transportation. *Journal of Transport Geography*, 34: 151-164. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2013.12.003
- Hesse M., Rodrigue J.-P. (2004). The transport geography of logistics and freight distribution. *Journal of Transport Geography*, 12, 3: 171-184. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2003.12.004
- Hoare A.G. (1986). British ports and their export hinterlands: a rapidly changing geography. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 68, 1: 29-40. DOI: 10.2307/490915
- Iannone F. (2005). Economia della logistica e dello spazio-territorio: innovazioni organizzative ed approcci modellistici. In: Borruso G., Polidori G., a cura di, *Riequilibrio e integrazione modale nel trasporto delle merci. Gli attori e i casi italiani*. Milano: FrancoAngeli.
- International Maritime Organization (IMO) (2009). *International Shipping and World Trade. Fact and Figures*. London: Maritime Knowledge Centre.
- International Union of Railways (UIC) (2019). *2018 Report on Combined Transport in Europe*. Paris: UIC.
- Isfort (2019). *Un treno che viene dal mare. Il futuro del trasporto intermodale, tra innovazione tecnologica, nuovi modelli di business e impatti sul territorio*. Roma: Isfort.
- Landini P. (2017). "Sviluppo dei traffici intermodali e centralità del Mediterraneo". *Economia del mare e rilevanza della portualità*, Ortona, 24 febbraio.
- Levinson M. (2006). *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*. Princeton: Princeton University Press.
- Lucia M.G. (1990). *I trasporti marittimi nelle teorie geografiche*. Milano: FrancoAngeli.
- Lupi M., Danesi A., Farina A., Pratelli A. (2012). Il trasporto marittimo di container in Italia. Studio sulle rotte *Deep e Short Sea Shipping* in partenza dai principali porti italiani e sulle quote modali ferroviarie. *Ingegneria Ferroviaria*, 5: 409-444.
- Marchese U. (2002). Le industrie dei trasporti marittimi fra i primi anni 80 e l'inizio del 2000. *Trasporti – diritto, economia, politica*, 86: 21-63.
- Maribus (2010). *World Ocean Review 2010*. Hamburg: Maribus.
- Merk O., Notteboom T. (2015). *Port hinterland connectivity*. International Transport Forum Discussion Paper 2015/13, OECD Publishing.
- Notteboom T. (2008). *The relationship between seaports and the intermodal hinterland in light of global supply chains*. International Transport Forum Discussion Paper 2008/10, OECD Publishing.
- Id. (2009). *An economic analysis of the European port system: report for the European Sea Ports Organization (ESPO)*. Antwerp: ITMMA – University of Antwerp.
- Id. (2010). Concentration and the formation of multi-port gateway regions in the European container port system: an update. *Journal of Transport Geography*, 18, 4: 567-583. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2010.03.003

- Id., Pallis A., Rodrigue J.-P. (2021). *Port Economics, Management and Policy*. New York: Routledge.
- Id., Rodrigue J.-P. (2005). Port Regionalization: Towards a New Phase in Port Development. *Maritime Policy & Management*, 32, 3: 297-313. DOI: 10.1080/03088830500139885
- Id., Id. (2007). Re-assessing port-hinterland relationships in the context of global supply chains. In: Wang J., Olivier D., Notteboom T., Slack B., eds., *Ports, cities, and global supply chains*. London: Ashgate.
- Id., Id. (2008). Containerisation, Box Logistics and Global Supply Chains: The Integration of Ports and Liner Shipping Networks. *Maritime Economics & Logistics*, 10, 1-2: 152-174. DOI: 10.1057/palgrave.mel.9100196
- Id., Id. (2009). The future of containerization: perspectives from maritime and inland freight distribution. *GeoJournal*, 74, 1: 7-22. DOI: 10.1007/s10708-008-9211-3
- Porceddu A. (2009). *Evoluzione del porto commerciale di Trieste e dei suoi rapporti con il territorio di riferimento*. PhD Dissertation, Università di Trieste.
- Ridolfi G. (1999). Containerisation in the Mediterranean: between global ocean routeways and feeder services. *GeoJournal*, 48, 1: 29-34. DOI: 10.1023/A:1007036702694
- Robinson R. (1970). The hinterland-foreland continuum: concept and methodology. *The Professional Geographer*, 22, 6: 307-310. DOI: 10.1111/j.0033-0124.1970.00307.x
- Rodrigue J.-P. (2006). *The Geography of Transport Systems*. New York: Routledge.
- Id. (2020). *The Geography of Transport Systems, Fifth Edition*. New York: Routledge.
- Id., Browne M. (2008). International Maritime Freight Movements. In: Knowles R.D., Shaw J., Docherty I., eds., *Transport Geographies: Mobilities, Flows and Spaces*. Oxford: Blackwell.
- Id., Comtois C., Slack B. (1997). Transportation and spatial cycles: evidence from maritime systems. *Journal of Transport Geography*, 5, 2: 87-98. DOI: 10.1016/S0966-6923(96)00073-7
- Id., Debie J., Fremont A., Gouvernal E. (2010). Functions and actors of inland ports: European and North American dynamics. *Journal of Transport Geography*, 18: 519-529. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2010.03.008
- Roso V., Woxenius J., Lumsden K. (2009). The dry port concept: connecting container seaports with the hinterland. *Journal of Transport Geography*, 17: 338-345. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2008.10.008
- Ruggiero L. (2010). Il ruolo strategico del Canale di Suez e le prospettive della portualità mediterranea. *Geotema*, 40: 52-62.
- Sellari P. (2013). *Geopolitica dei trasporti*. Bari: Laterza.
- Id. (2019). Trasporti e comunicazioni. In: Cerreti C., Marconi M., Sellari P., *Spazi e potere. Geografia politica, geografia economica, geopolitica*. Bari: Laterza.
- Slack B. (1990). Intermodal transportation in North America and the development of inland load centres. *The Professional Geographer*, 42, 1: 72-83. DOI: 10.1111/j.0033-0124.1990.00072.x
- Id. (1993). Pawns in the game: ports in global transportation systems. *Growth and Change*, 24, 4: 379-388. DOI: 10.1111/j.1468-2257.1993.tb00138.x

- Id. (2002). Globalizzazione e trasporto marittimo: competizione, incertezza, implicazioni per le strategie di sviluppo portuale. In: Soriani S., a cura di, *Porti, città e territorio costiero*. Bologna: Il Mulino.
- Soriani S. (1999). *Le dimensioni economiche e territoriali dello sviluppo portuale, con riferimento al caso dei porti medi. Quadro di analisi e valutazioni sul caso veneziano*. Rapporto di Ricerca 4/99. Venezia: Fondazione ENI Enrico Mattei.
- Id. (2006). Riorganizzazione del ciclo di trasporto e spazi di influenza portuale. Dinamiche in atto e poste territoriali in gioco. In: Salgaro S., a cura di, *Scritti in onore di Roberto Bernardi*. Bologna: Patron.
- Spirito P. (2018). L'intermodalità. *Sistemi di Logistica – Numero Speciale*, 10, 4: 24-30.
- SRM (2012). *Trasporto marittimo e sviluppo economico*. Napoli: Giannini.
- Toschi U. (1959). *Geografia economica*. Torino: UTET.
- UNCTAD (1976). *Manual on Port Management. Parts 1-4*. Geneva: United Nations.
- Id. (2020). *Review of Maritime Transport 2020*. Geneva: United Nations.
- Uniontrasporti (2008). *La logistica e l'intermodalità in Italia e in Europa*. Roma: Uniontrasporti.
- United Nations Economic Commission for Europe (UN/ECE), European Conference of Ministers of Transport (ECMT), European Commission (EC) (2001). *Terminology on Combined Transport*. Geneva: United Nations.
- van Klink H.A. (1995). *Towards the Borderless Main Port Rotterdam. An Analysis of Functional, Spatial and Administrative Changes in Port Systems*. Rotterdam: Tinbergen Institute Research Series n. 104.
- Id. (2000). Optimisation of land access to sea ports: beyond infrastructures. In: European Conference of Ministers of Transport. *Land Access to Sea Ports*. Paris: OECD Publications, 121-141.
- Id., van den Berg G. (1998). Gateways and Intermodalism. *Journal of Transport Geography*, 6, 1: 1-9. DOI: 10.1016/s0966-6923(97)00035-5
- Vallega A. (1974). Porti, navigazione marittima e organizzazione territoriale: sistemi integrati. *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 1-6: 55-82.
- Id. (1984). Nodalità e centralità: relais tra teoria regionale e teoria dei trasporti. *Studi Marittimi*, 6, 19-20: 33-35.
- Id. (1997). *Geografia delle strategie marittime*. Milano: Mursia.
- Vigariè A. (1979). *Ports de commerce et vie littorale*. Paris: Hachette.
- Id. (1999). From break-bulk to containers: the transformation of general cargo handling and trade. *GeoJournal*, 48: 3-7. DOI: 10.1023/A:1007024300877
- Woxenius J., Bergqvist R. (2011). Comparing maritime containers and semi-trailers in the context of hinterland transport by rail. *Journal of Transport Geography*, 19: 680-688. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2010.08.009

Opinioni e dibattiti

Laura Cassi*

Eraldo Leardi, Presidente della Società di Studi geografici (1983-1992)

Eraldo Leardi, Presidente della Società di Studi geografici dal marzo 1983 al marzo 1992, si è spento novantacinquenne il 17 gennaio 2021 a Novi Ligure, dove era sempre vissuto.

Nato il 16 luglio 1925 a Pozzolo Formigaro (Alessandria), si era laureato in Lettere a Genova il 21 luglio 1948 conseguendo, ancora a Genova, anche la laurea in Geografia il 9 marzo 1961, anno in cui fu nominato assistente volontario alla cattedra di Geografia storica della Facoltà di Lettere. Soppresso tale insegnamento, divenne assistente volontario alla cattedra di Geografia di Lettere (1962-1964). Dal 1964 al 1967 fu assistente volontario alla cattedra di Geografia presso l'Istituto universitario "E. Baratono" di Genova. Confermato assistente volontario alla cattedra di Geografia di Magistero di Genova nel 1967, vi svolse anche le mansioni di addetto alle esercitazioni, fino a che, ottenuto l'incarico d'insegnamento del corso applicativo di Geografia (aa. 1969-70), concluse le funzioni di assistente volontario per assumere il ruolo di assistente ordinario alla cattedra di cui sopra, con attribuzione dell'incarico di insegnamento di Geografia II (dal 1970 al 1974).

Conseguita la libera docenza nel giugno 1971, nell'aa. 1975-76 assunse l'incarico esterno di Geografia politica ed economica presso la Facoltà di Scienze politiche di Genova, fino a che, nel novembre 1976, vinse il concorso di professore ordinario di Geografia urbana presso la Facoltà di Architettura della Sapienza a Roma, ma già nel 1977 fu trasferito alla cattedra di Geografia di Magistero dell'ateneo genovese, presso il quale aveva mantenuto l'insegnamento di Geografia politica ed economica. Nel 1977-78, poi, fu incaricato sia dell'insegnamento di Problemi fondamentali e metodologici di geografia presso la Scuola di perfezionamento in Geografia, sia di quello di Geografia III a Magistero. Dal dicembre 1979, concluso il triennio di straordinariato, fu nominato professore ordinario di Geografia a Ma-

* Già docente presso l'Università di Firenze, laura.cassi@unifi.it.

Saggio proposto alla redazione il 19 luglio 2021, accettato il 4 agosto 2021.

gistero, mantenendo l'incarico di Geografia III, che continuò a svolgere fino alla chiamata di un professore associato. Direttore della Scuola di perfezionamento in Geografia per il triennio 1981-83, dove fin dal 1981 aveva tenuto l'insegnamento di Didattica della geografia, nel novembre 1995 fu collocato fuori ruolo e a riposo nel 1998 per raggiunti limiti d'età¹.

Una carriera di studi e di lavoro molto impegnata ma allo stesso tempo 'ordinata', quella di Leardi – già docente di ruolo nelle scuole medie e allo stesso tempo in servizio volontario all'Università – imperniata su più versanti della materia geografica, dal corso di Geografia generale a quelli più specialistici e applicativi di Geografia II e Geografia III, alla Geografia politica ed economica, alla Geografia urbana, fino a quello centrato sui problemi metodologici. Svoltosi in prevalenza a Genova, il *cursus honorum* di Leardi si mantenne aderente ai principi ispiratori dei maestri della scuola genovese, in particolare Gaetano Ferro, che rappresentò per lui una sorta di mentore, come si evince anche dalle relazioni di conferma della libera docenza e del triennio di straordinariato, e che ne appoggiò la nomina nel Consiglio della Società di Studi geografici (1978). Ma oltre a Ferro, Leardi fu in stretto contatto con altre rilevanti figure scientifiche dell'ateneo genovese, seppure un po' più giovani di lui, come Adalberto Vallega.

Le linee fondamentali della sua attività scientifica erano già ben delineate a metà degli anni '70, come si deduce dalla relazione di conferma della libera docenza (maggio 1976), in cui assumono risalto i saggi di geografia urbana ed economica dedicati alla Liguria e ad alcune aree del Piemonte meridionale, svolti con serietà d'indagine e rigore metodologico, oltre alle ricerche dedicate all'ampiezza territoriale dei comuni italiani e alla navigazione da diporto.

Senza dubbio Leardi potrebbe essere definito un vero e proprio 'campione' della monografia regionale di stampo classico per serietà di metodo e livello di approfondimento, senza scadere mai nel superfluo o nell'elencativo, come dimostrano gli studi di carattere geostorico (*Novi Figure: lo sviluppo topografico, demografico ed economico negli ultimi quattro secoli*, 1962), quelli regionali (*La provincia di Alessandria: ricerche di geografia umana*, 1968; *Il Novese: segni e radici di un'identità*, 1996) e quelli spiccatamente economici (*Momenti geografici della navigazione da diporto: i porticcioli turistici della Liguria*, 1973), ma anche il rigore delle curatele (*Contributi alla geografia della Liguria*, 1979). Se ne potrebbero però citare molti altri. Fervida fu anche la sua attività di recensore ed estensore di note informative nelle riviste geografiche.

Ma ciò che più interessa in questa sede è l'attività di Eraldo Leardi in qualità di Presidente della Società di Studi geografici, ruolo che svolse con grande impegno

¹ Le notizie sulla carriera accademica sono state desunte dal fascicolo docente gentilmente messo a disposizione dall'Archivio dell'Università di Genova, al quale va un sentito ringraziamento.

per quasi dieci anni, dal marzo 1983 al marzo 1992, succedendo a Piero Innocenti, che lo era stato dal 1978 al febbraio 1983. Chi scrive, che ebbe l'onore (e l'onere) di assumere la segreteria della Società sotto la sua presidenza, ne ricorda in primo luogo l'equilibrio, l'affabilità, l'eleganza e lo stile, sia in ambito professionale e scientifico che nei rapporti personali.

Era stato Giovanni Marinelli a fondare la Società nel 1894, trasformando la Sezione fiorentina della Società africana d'Italia, attiva fin dal 1884, in un nuovo sodalizio; lo stesso Marinelli aveva assunto anche la direzione della *Rivista geografica italiana*, nata a Roma nel 1893 e pochi mesi dopo trasferita a Firenze. Un organismo quindi di grande prestigio, che fu poi guidato da Olinto Marinelli, Roberto Almagià, Renato Biasutti, Aldo Sestini, giusto per fermarsi alle figure più rappresentative della geografia italiana della prima metà del secolo scorso. Al prestigio non si erano purtroppo mai adeguate le risorse economiche, e la Società era rimasta da sempre 'inquilina' dell'Università di Firenze. Il rapporto con l'università fiorentina si era confermato e rinsaldato attraverso le ripetute presidenze di illustri docenti di Geografia della Facoltà di Lettere di quell'ateneo, ed era diventato quindi un consolidato connubio. Era quindi una Società di grande rilievo scientifico, nazionale e internazionale, quella che Leardi si apprestava a guidare con grande impegno e determinazione, ma insieme con quella pacatezza e quella serenità che gli avrebbero permesso di affrontare gravi questioni che coinvolgevano aspetti organizzativi, scientifici e umani.

Proprio quello della sede e dei rapporti con l'Università di Firenze fu uno dei problemi più assillanti e impegnativi che Leardi aveva ereditato dalle precedenti presidenze, come mostra il vivace dibattito registrato in più riunioni di Consiglio, e che negli ultimi tempi si era ulteriormente aggravato per via delle pressioni della Facoltà di Scienze politiche per ottenere i locali della storica sede di via Laura 48, dove era ubicato l'Istituto di Geografia fondato da Renato Biasutti nel 1932.

Il problema fu risolto nel 1986 stipulando una convenzione con l'Università nella persona del Direttore dell'Istituto di Geografia Giuseppe Barbieri (a sua volta già Presidente della Società e Direttore della Rivista). La convenzione e l'annesso regolamento erano intesi a regolare tali delicati rapporti, soprattutto riguardo alla biblioteca, che negli anni si era notevolmente accresciuta, grazie agli scambi della *Rivista geografica italiana* con tutti i principali periodici geografici del mondo e alla mole dei volumi e carte giunti in omaggio per recensione, assumendo dimensioni decisamente ragguardevoli sia sotto il profilo quantitativo che qualitativo. Anche il trasferimento, avvenuto nel 1984, da via Laura a Palazzo Fenzi in via San Gallo 10, ove aveva sede il nuovo Istituto di Geografia, frutto dell'unificazione di quello di Lettere con quello di Magistero, comportò la necessità di affrontare spese di discreta rilevanza per dotare sia l'ufficio sociale che la biblioteca di attrezzature adeguate. In particolare furono acquistate nuove scaffalature che consentirono

uno sviluppo lineare di quasi 450 metri. Il problema della biblioteca tuttavia si riaffacciò presto, a seguito del processo di accorpamento amministrativo e fisico della Biblioteca di Geografia con quella della Facoltà di Lettere, con conseguente perdita dell'autonomia gestionale. Oggi, poi, sussistono ulteriori disagi, dovuti alla difficoltà di disporre materialmente dei periodici, dei volumi e delle miscellanee, a seguito del trasferimento in atto del materiale librario di tutta la ex Biblioteca di Geografia, ivi compresa quella della Società, nella Biblioteca Umanistica ubicata in piazza Brunelleschi.

Altro impegno assunto da Leardi fu quello delle modifiche dello Statuto societario, risalente al 1945. Una modifica era stata apportata già nel 1980 portando da due a tre anni il mandato del Consiglio direttivo e perequandolo in tal modo alla durata dell'incarico di direttore della Rivista, ma nell'ottobre 1991 fu effettuata una revisione più ampia, di cui furono comunicati i risultati nell'assemblea straordinaria del 24 gennaio 1991.

Anche la ricerca di un nuovo editore, a seguito del recesso dal contratto da parte della Nuova Italia, avvenuto già sotto la presidenza di Piero Innocenti, fu risolto nel 1986 con la scelta dell'editore Pacini di Pisa, "inserito in un circuito di diffusione ritenuto sufficientemente ampio e qualificato" (Società di Studi geografici, *Atti XXIV Congresso Geografico Italiano*, pp. 397-98).

Grazie all'acquisizione di nuove fonti di finanziamento a partire dal 1984 (Ministero dei Beni Culturali), la presidenza Leardi promosse l'edizione elettronica degli Indici completi della Rivista, dal 1894 al 1990, per autore e per materia, allestiti da Dania Barbetti e Massimo Bisignano, sotto la supervisione del Bibliotecario della Società (sul sito della Società è disponibile l'aggiornamento al 2000). Anche l'ultimo volume a stampa, relativo a 37 annate, fu pubblicato sotto la presidenza Leardi.

Un altro significativo prodotto è stato il Catalogo dei periodici, realizzato da Monica Meini nel 1992, parzialmente finanziato dal CNR per l'impianto di un Centro di Documentazione geografica e cartografica, nel quale fu registrato tutto il patrimonio delle riviste scientifiche possedute dalla Società, sia cessate che ancora attive (in complesso, circa 500 testate, di cui 150 attive). Il Catalogo è tuttora un prezioso strumento di consultazione.

Fervida fu l'attività scientifica promossa dai Consigli direttivi presieduti da Leardi, concretizzata in un notevole numero di qualificate sedute scientifiche, giornate di studio e convegni². Fra le varie iniziative, ricordiamo la Tavola rotonda *Perché la Geografia? Spazi culturali e formativi della Geografia nella nuova Scuola media*

² Si ricordano, ad esempio, quella di Gabriele Ciampi sulle sedi degli albanofoni greci e di Claudio Smiraglia sui *Rockglaciers* nelle Alpi centrali nel novembre 1985; quella del marzo 1987 dedicata alla cartografia storica, affidata a Luciano Lago, Elio Manzi, Leonardo Rombai; quella del maggio 1987 sulla geomorfologia dell'Antartide, affidata a Giuseppe Orombelli.

superiore, nel 1985, cui parteciparono oltre ai geografi, specialisti di altre discipline e rappresentanti ai massimi livelli degli uffici scuola di vari partiti. A questo tema Leardi era particolarmente legato, data la sua attività di docente nella scuola e nella sezione Liguria dell'Associazione Italiana Insegnanti di Geografia. Nell'aprile 1988 fu la volta della Giornata di studio sulle coste italiane, relatori Marcello Zunica, Elvidio Lupia Palmieri, Gian Camillo Cortemiglia, Giuliano Fierro; e ancora, le Onoranze Sestini, nel marzo 1989, con presentazione del volume di *Scritti minori con elenco delle pubblicazioni (1922-1989)*. Nello stesso anno fu tenuto il grande convegno *Geografia e piani paesistici*, illustrato da numerosi interventi, e nel 1990 *Ricerca geografica e cartografia*, anche in questo caso in collaborazione con esperti di altre discipline. Richiesero particolare impegno a Leardi gli ultimi due convegni della sua presidenza, tenuti a Firenze e ambedue di grande richiamo: *Risorse idriche e organizzazione del territorio* (29-30 ottobre 1991), vero e proprio modello di pluralità disciplinare e *Firenze e il mondo nuovo. Geografia e scoperte fra XV e XVI secolo* (6-8 ottobre 1992), per il quale Leardi riuscì a 'recuperare' anche il contributo di Giuseppe Barbieri, che pure si era allontanato da alcuni anni dalla Società. Gli Atti di *Firenze e il mondo nuovo* furono pubblicati nella bella annata del Centenario della Rivista (1, 1993). In ambedue le occasioni la collaborazione fra tutti i membri del Consiglio, 'garbatamente' coordinati dal Presidente, fu davvero stretta.

Leardi potrebbe essere definito un 'uomo tranquillo', ma la tranquillità della sua presidenza gli costò non pochi sforzi. Dagli Atti delle adunanze di consiglio e delle assemblee generali di quegli anni non emergono polemiche di rilievo, ma le dinamiche non mancarono, tanto più considerando il periodo in cui prese avvio la presidenza. Le parole di Innocenti nella sua ultima relazione, nel febbraio 1983, erano infatti esplicite, quando affermava che la Società usciva "da ben note traversie"³. Non a caso, Leardi nella sua prima relazione da presidente, nel marzo

³ Le "note traversie" furono i contrasti che portarono – per dirla sinteticamente – sia alle dimissioni di Giuseppe Barbieri dalla direzione della Rivista e dalla presidenza della Società nel 1977 (e da socio nel 1981), seguite da quelle dei condirettori Piero Innocenti, Mario Ortolani, Roberto Pracchi, che a sua volta nel 1977 si dimise anche dalla presidenza cui era subentrato in sostituzione di Barbieri. Nel 1978 usciva dal Consiglio direttivo Aldo Sestini, che pure aveva raccolto la presidenza per il biennio 77-78 e la direzione della Rivista per i fascicoli 2,3,4 del 1977. Nel 1975 era già uscito Bruno Nice e nel 1977 Mario Pinna e Domenico Ruocco; nel dicembre 1981 era stata la volta di Berardo Cori, direttore della Rivista per il triennio 1979-81, nonostante la riconferma per il 1982-84. Il nuovo Consiglio, eletto per il biennio 1978-79 risultò così composto: Piero Innocenti presidente (e direttore della Rivista), Attilio Celant, Ottaviano Checcucci, Eraldo Leardi, Paolo Marcaccini, Luigi Pedreschi, Leandro Pedrini, Calogero Muscarà, Giorgio Zanon.

La ricostruzione dei dissidi e dei contrasti che agitarono la Società in quegli anni non è oggetto di questa nota, tanto più che essa può essere facilmente desunta dagli Atti pubblicati nella Rivista; basti qui richiamare che essi rispecchiarono divergenze sia di natura politica, culturale e ideologica, che generazionale e funzionale, in una logica di scontro, per certi versi comprensibile, fra una gestione strettamente ancorata alla tradizione e una gestione sensibile alle nuove correnti di pensiero e di indagine.

1984, consapevole delle difficoltà che avrebbe potuto incontrare, raccoglieva il testimone con una giusta cautela, esprimendo innanzitutto gratitudine per i consigli ricevuti ma anche per le eventuali critiche, che avrebbe considerato “sempre mosse da sincera ispirazione costruttiva” e che perciò sollecitava, “chiedendo solo che ad esse si dia la forma più chiara ed esplicita” (p. 487).

E se nella sua prima relazione da presidente emergeva chiaro il senso di responsabilità e la presa di coscienza della delicatezza della situazione, nell’ultima, presentata ai soci il 27 marzo 1992, illustrando la relazione per il 1991 e ripercorrendo i fatti più significativi della sua presidenza, offriva una serie di considerazioni che rendevano conto degli sforzi e dei risultati compiuti, volti a ricomporre un’unità di obiettivi e di intenti che in un certo periodo era sembrata in pericolo.

Rivolto infatti un particolare apprezzamento alla Rivista, alla redazione e soprattutto al Direttore Piero Innocenti, e richiamato il “dettato statutario che affida al Consiglio una funzione di orientamento nei riguardi dell’indirizzo generale della Rivista”, Leardi sottolineava che il centenario di quest’ultima avrebbe richiesto “vigore scientifico e tenace volontà [...]”, tutte doti queste ben possedute da Innocenti, che tuttavia per motivi strettamente personali ha chiesto di rinunciare alla prosecuzione delle funzioni di Direttore”. Rilevato inoltre che era giunto un “momento significativo nella storia quasi centenaria della Società”, aggiungeva che con “le riforme dello Statuto [...] con l’ampliamento del Consiglio da 9 a 11 membri” si realizzava “una più estesa rappresentanza dei vari indirizzi della disciplina geografica e delle sue strutture territoriali”. Aggiungeva poi: “l’esplicitazione degli obiettivi impegna la Società sulle frontiere più avanzate della promozione della ricerca, del suo coordinamento con altri enti e della sua destinazione a fini applicativi [...]. Sono novità che potranno avere esiti fruttuosi su strade fin qui inesplorate, ma i vincoli con la tradizione e con la fiorentinità che ne è stata supporto fecondo sono destinati a rimanere ben saldi” (pp. 132-34).

Affermazioni tutte queste che suonano come una risposta discretamente puntuale e allo stesso tempo conciliante, alle istanze e ai dissensi che avevano cominciato a manifestarsi in Società nella prima metà degli anni ’70 per deflagrare nella seconda, con le dimissioni a catena di presidenti e direttori sopra accennate, e che culminarono nella dichiarazione che la sua eredità era “soprattutto un corpo sociale rasserenato, premessa e auspicio di fruttuoso lavoro per il Consiglio che sarà espresso dallo scrutinio in corso”. Ed è proprio questo obiettivo che Leardi aveva in primo luogo perseguito attraverso le molte iniziative della sua presidenza, che è stata da un lato volta a continuare la tradizione, ma dall’altro anche improntata a una notevole flessibilità e apertura all’innovazione.

*Un forum su Giuseppe Dematteis
e Geografia come immaginazione.
Tra piacere della scoperta e ricerca di futuri possibili
(2021)*

Premessa

In occasione della pubblicazione del volume di Giuseppe Dematteis *La geografia come immaginazione. Tra piacere della scoperta e ricerca di futuri possibili* (Donzelli, 2021), la Rivista ha deciso di ospitare un forum di approfondimento invitando studiose e studiosi di diversa estrazione a riflettere sui contenuti del libro e sull'itinerario personale dell'autore.

Il volume raccoglie alcuni articoli di Dematteis, pubblicati tra il 1986 e il 2009, sull'ambiguità della geografia come sguardo in parte scientifico e in parte poetico, conoscenza di ciò che è e immaginazione di ciò che potrebbe essere, disciplina al tempo stesso moderna, pre-moderna e post-moderna, invitando a leggere la terra come un insieme di relazioni. Queste riflessioni interrogano la natura stessa del sapere geografico e chiamano in causa questioni relative al posizionamento e alla 'utilità' della disciplina nel dibattito scientifico e pubblico. L'occasione è stata inoltre ritenuta utile per riflettere su come è cambiata la geografia italiana in questi anni, dal punto di vista del percorso di ricerca di uno dei suoi massimi esponenti, il quale ha dedicato a questi temi pagine straordinarie sulle quali si sono formate generazioni di studiosi, geografi e non. Partire, quindi, da ciò che la geografia è, per provare a immaginare quello che potrebbe, dovrebbe o vorrebbe essere.

Le studiose e gli studiosi invitati hanno all'unanimità aderito alla richiesta, e quelli che seguono sono i loro interventi

La Redazione

Filippo Celata*

*Dopo Geografia democratica: considerazioni eretiche
sulle geografie critiche laterali di Giuseppe Dematteis*

In un ipotetico insieme dei più importanti geografi italiani contemporanei il percorso di Giuseppe Dematteis si distingue, a mio avviso, per il suo più stretto legame con la storia più ampia e collettiva sia del suo tempo che della disciplina – sebbene rispetto ai dibattiti che animano quest’ultima, come dice Arturo Lanzani nella postfazione a *Geografia come immaginazione*, egli abbia voluto spesso collocarsi “lateralmente” (p. 167). Altri hanno tuttavia seguito, più o meno nettamente, traiettorie più personali e al limite personalistiche. Ne discende che ricostruire la storia recente della geografia italiana, al di là di tali traiettorie individuali, sia impresa ardua alla quale non a caso abbiamo da tempo rinunciato. Di altri autori è quindi possibile raccontare l’itinerario, inserendolo eventualmente nel proprio contesto. Parlare di Dematteis consente invece di parlare direttamente di tale contesto. Farlo per intero è impossibile, sia di per sé che nei limiti di questo breve commento. Mi limiterò a qualche accenno, a partire da alcuni dei saggi contenuti nella raccolta dalla quale è scaturito questo forum, e a un periodo che ritengo cruciale ma anche problematico e enigmatico – almeno per chi come me lo giudica con il senno di poi: cosa è successo dopo Geografia democratica.

L’ho già in parte fatto in un mio recente saggio su Massimo Quaini, al quale per completezza rimando (Celata, 2021). Nel saggio, oltre ad accennare anche a Dematteis, lamentavo la sventurata discontinuità tra la geografia radicale di quegli anni e quella assai più pacifica degli anni successivi. E cito questo saggio anche perché ha rappresentato una delle poche occasioni, purtroppo, in cui ho potuto confrontarmi con Dematteis. Avendo egli letto quasi per caso una bozza del saggio mi scrisse graditissimi complimenti e alcune puntualizzazioni, invitandomi a un confronto sul tema che – causa Covid – ancora attende di essere organizzato.

* Dipartimento di Metodi e modelli per l’economia, il territorio e la finanza, Università di Roma La Sapienza, Via del Castro Laurenziano 9 00161 Roma, filippo.celata@uniroma1.it.

Saggio proposto alla redazione il 10 settembre 2021, accettato il 14 settembre 2021.

La puntualizzazione principale riguardava appunto le suddette discontinuità. *Metafore della terra*, mi disse ad esempio, “deve molto al marxismo”. La contrapposizione, diceva ancora (se mi si consente di parafrasare), aveva senso negli anni Settanta ma meno successivamente, laddove la geografia italiana abbandonò ortodossie e tradizionalismi per accogliere la diversità. “Il fatto che la molteplicità dei punti di vista non alimenti ciò che oggi si limiterebbe ad essere litigiosità accademica”, mi scrisse, “non mi pare un male, mentre forse lo è il fatto che le diverse traiettorie innovatrici vadano ciascuna per la propria strada senza un largo dibattito rivolto a un progetto comune”.

È senza dubbio così. Ma sorgono alcuni problemi. In primo luogo, quanto l'innovazione scientifica può prescindere da un progetto comune in tal senso? Geografia democratica stessa era al proprio interno molto diversa, ma accomunata appunto dal perseguimento di un progetto comune di rifondazione della disciplina. Venuto meno tale progetto, cosa è rimasto? Alcune traiettorie individuali, o laterali, anche straordinariamente innovative, ma che il resto della geografia italiana ha potuto accogliere senza doverci fare fino in fondo i conti. Conti che infatti rimangono tutt'ora aperti.

C'è a mio avviso, in secondo luogo, una differenza cruciale tra accettare la diversità e perseguire l'eterodossia. Colpisce, in parole semplici e un po' brutali, che proprio nel momento in cui la geografia italiana accettò l'eterodossia, questa perdesse rapidamente la sua carica sovversiva. Il cambiamento e l'ampliamento dei temi e dei metodi di ricerca sono quindi avvenuti, ma in maniera inevitabilmente parziale, disordinata e appunto discontinua. In che misura, in terzo luogo, tale cambiamento può prescindere da una rifondazione delle modalità di riproduzione del sapere geografico e quindi dei meccanismi di riproduzione della stessa geografia accademica? Erano questi meccanismi d'altronde (la “geografia dei professori”), uno dei principali bersagli polemici di Geografia democratica, e sono stati questi meccanismi a stritolare diversi suoi protagonisti che in quegli anni rimasero esclusi dall'accademia o ebbero difficoltà a fare carriera. Si potrebbe concludere che la successiva apertura dovette essere pagata con l'abbandono di pretese più radicali, ma è troppo semplice, oltre che ingeneroso.

D'altronde, la geografia radicale di ispirazione marxista, che pure Dematteis aveva frequentato, era in crisi un po' ovunque. Bisognava superare il suo eccessivo strutturalismo, ridare voce al territorio, agli attori, ai loro valori: Dematteis motiva in questi termini – citando Lucio Gambi – l'organizzazione da parte di Geografia democratica del convegno su “L'inchiesta sul terreno in geografia” a Firenze nel 1979 (p. 144), nel quale egli tenne la relazione introduttiva. Si cita spesso in merito a queste questioni e a quegli anni il convegno organizzato a Varese l'anno successivo, che sancì la riappacificazione e l'apertura della geografia italiana ‘istituzionale’ alla diversità. Ma il convegno di Firenze è a mio avviso ancora più cruciale, perché paradigmatico.

L'inchiesta sul terreno ha rappresentato un'opzione metodologica fondamentale: è difficile pensare oggi una geografia critica che non sia, innanzitutto, 'sul terreno'. Geografia democratica fu in questo incredibilmente lucida e straordinaria precorritrice di quanto stava avvenendo o sarebbe avvenuto anche altrove. L'inchiesta sul terreno – dice Dematteis – consentiva non solo una “geografia degli attori e dei loro valori”, ma anche una “geografia dei problemi” alla quale da tempi non sospetti aveva invitato Gambi, troppo poco ascoltato sia allora che oggi. Consentiva inoltre di recuperare la tradizione che Dematteis definisce gloriosa della descrizione regionale, senza la quale, dice, la geografia “cessa di esistere” (p. 3). Una tradizione saldamente ancorata alla storia tutta, pluri-secolare della disciplina, da Erodoto a Vidal de la Blanche, alla quale Dematteis rimase sempre profondamente legato, e come lui molti geografi democratici, inclusi i più sovversivi.

Ma in assenza di una forte passione civile da un lato, e di una solida base teorica dall'altro, questo programma poteva anche dare cittadinanza a ricerche niente affatto problematiche, né sul piano teorico, né su quello metodologico né tantomeno su quello civile. Si doveva, dice Dematteis (p. 144), sia tornare a osservare e descrivere lo “spazio concreto”, il paesaggio, le sue “contingenze storiche e naturali”, sia – al fine di spiegare le “condizioni di vita” dei soggetti territoriali – analizzare criticamente le relazioni transcolari e i rapporti sociali dalle quali tali condizioni discendono. Il rischio che ci si fermasse solo alla prima di queste due dimensioni era tuttavia alto, come testimoniano gli stessi atti del convegno di Firenze dove, in verità, c'è un po' di tutto, incluse molte ricerche descrittive e niente affatto critiche di studiosi e studiosi che con Geografia democratica non avevano nulla a che fare (Canigiani *et al.*, 1981). Ad accogliere la diversità sembra quindi che, prima ancora della geografia istituzionale a Varese, fu Geografia democratica stessa, a Firenze.

Altrove il 'ritorno sul terreno' si è prodotto con finalità e tempistiche sorprendentemente simili – e parlo in particolare della geografia in lingua inglese sia perché è l'ambito che conosco meglio, sia perché negli anni di cui parliamo stava rapidamente conquistando un ruolo egemonico. Ma lì in primo luogo si svolse un intenso dibattito metodologico, all'interno del quale spiccano i lavori di Sayer sugli *intensive research methods* (p. es. Sayer, 1984). In secondo luogo la ricerca geografica rimase ancorata a un approccio fortemente critico sia della realtà sociale che delle epistemologie precedenti (incluso il marxismo ortodosso), nella forma, ad esempio, del realismo critico, e di tutto ciò che è poi confluito nella ricerca urbana e regionale critica contemporanea in lingua inglese.

In Italia, la propria 'casa' teorica il ritorno al territorio la volle invece trovare nell'approccio sistemico (p. 144), che ha rappresentato forse l'ultimo paradigma condiviso da tutta o parte della geografia italiana, anche perché sufficientemente accogliente e pacifico. Lo stesso ritorno stava avvenendo poi in molte scienze sociali, dando luogo a prolifiche intersezioni con chi si occupava di territorio da

prospettive disciplinari diverse. Dal punto di vista di una ‘geografia civile’ e ‘orientata ai problemi’ alla quale i ‘veri’ geografi democratici, e Dematteis in primis, non hanno mai rinunciato, l’orizzonte di riferimento divenne presto l’azione territoriale, anche grazie a quella enorme finestra di opportunità per l’innovazione delle politiche pubbliche consentita dal crollo della Prima Repubblica. Una geografia quindi orgogliosamente pubblica, impegnata nell’immaginazione di nuovi equilibri tra essere umano e ambiente, nella salvaguardia della “molteplicità e la ricchezza del reale” (p. 24), nel “contrastare gli effetti omogeneizzanti della globalizzazione” (p. XX). Una geografia inevitabilmente critica, quindi, perfino “al servizio delle lotte sociali” – come direbbe *Hérodote* – ma per altri versi lontana da chi la vorrebbe mettere più esplicitamente al servizio del conflitto e della trasformazione dei rapporti sociali esistenti.

Di tutto questo non mi è possibile parlare compiutamente qui. Una riflessione critica sulla teoria dei sistemi in geografia credo sia ancora da scrivere, e non basterebbe un articolo. Sulla ‘riscoperta del territorio’ o, nello specifico, sullo sviluppo locale, sono invece emerse, in particolare negli anni Duemila, diverse analisi critiche, se non altro perché la sua traduzione in specifiche politiche pubbliche ha suscitato notevoli attese e, anche per questo, disillusioni⁴. Questa rilettura critica – che deve molto alla geografia in lingua inglese – ha inevitabilmente proceduto per contrappasso, finendo implicitamente per travolgere quasi tutto della stagione precedente.

Il territorialismo di Dematteis, in verità, oltre che splendido, è sempre stato aperto e riflessivo. Credo sarebbe opportuno tornare più costruttivamente su quella stagione, alla quale peraltro abbiamo in molti partecipato. Dematteis ha per esempio sempre invitato a evitare alcune ‘trappole territoriali’ implicite nell’analisi locale, insistendo sempre sulla natura relazionale e transcalare dei luoghi. D’altro lato Dematteis non sostiene soltanto che la geografia debba avere qualcosa a che fare con la descrizione regionale – questo credo nessuno lo possa contestare – ma che non possa cessare di *produrre* descrizioni, “significati e progetti” (p. 26), sebbene di natura “immaginativa, aperta, poetica” (p. 6), evocativa di ‘altri’ futuri possibili. Da qui la critica alla “geografia normale” o moderna che pretende di descrivere il mondo per ciò che è, finendo per “giustificare come necessari i cambiamenti imposti dal sapere tecnologico moderno” (p. 25). Ma da qui anche la diffidenza verso la geografia cosiddetta postmoderna, impegnata esclusivamente nella interpretazione, decostruzione e critica delle descrizioni geografiche – o metafore – prodotte da altri. Dematteis giudica “irresponsabile” questa geografia, priva com’è di qualsiasi

⁴ Si rimanda, su questo, e più in generale sul rapporto tra ‘geografia e politiche’, in italiano, per esempio al Rapporto annuale della Società geografica del 2013, al volume omonimo di Francesca Governa (2014), o al forum sulla “Public geography” pubblicato su questa rivista nel fascicolo 2/126 (2019).

“velleità prescrittiva” (p. 64), citando autori che oggi si definiscono ‘realisti’ come Maurizio Ferraris e Hilary Putnam.

Da qui l’insistenza sulla funzione progettuale della geografia e forse, per altri versi, anche l’ombra di neo-positivismo che per primo Franco Farinelli intravide in *Metafore della terra* (1987), ripreso da un articolo più recente di Juliet Fall e Claudio Minca (2013) – dal quale non a caso parte Lanzani nella sua postfazione al volume. Si tratta, sia chiaro, in entrambi i casi – la recensione di Farinelli e l’articolo di Fall e Minca – di entusiastici omaggi a quell’opera magnifica che è *Metafore*, alla quale però questi autori rimproverano di non aver voluto andare fino in fondo. Ma questa è un’altra storia, che altri saprebbero raccontare meglio di me.

Mi limito, come è nelle mie corde, a considerazioni di natura meramente strategica. Il rifiuto da un lato di proseguire in un programma di geografia radicale che altrove era ed è invece più che mai vivo e vegeto, e d’altro lato di partecipare o anche di essere semplicemente associato a quella “svolta culturale” di ispirazione post-strutturalista⁵ che Dematteis – a differenza di altri geografi italiani – conosce, cita, e che ha per molti versi anticipato, e a cui tanto deve la geografia critica contemporanea, ha contribuito a un sostanziale isolamento della geografia italiana rispetto al dibattito cosiddetto internazionale, con il quale i rapporti finirono presto per rasentare l’incomunicabilità, a dispetto delle straordinarie affinità precedenti (Celata, 2021).

All’interno della geografia italiana invece, Dematteis – come diversi suoi compagni e compagne di viaggio – si accontentò di una posizione laterale, appunto, cruciale dal punto di vista scientifico e culturale, ma per quanto detto incapace di una vera egemonia, e irrilevante sul piano delle pratiche di riproduzione della geografia accademica che tanti danni fecero e continuano a fare.

Chi come me non l’ha vissuta direttamente ha fatto inevitabilmente fatica a fare i conti con questa storia, o sommatoria di storie laterali molto diverse. In molti casi vi ha rinunciato del tutto, finendo per inseguire altre egemonie – ‘internazionali’, anglofone, anglo-americane – e altri orizzonti, più delineati, condivisi e per questo anche più accoglienti, oltre che dominanti. *Geografia come immaginazione* è estremamente utile a ricucire i fili e mostrare, al di là delle apparenze, l’intima coerenza di uno dei più importanti itinerari della geografia italiana contemporanea: una tradizione alla quale molti geografi della mia generazione, di quelle successive e in parte di quella precedente hanno troppo sbrigativamente e anche strategicamente voltato le spalle. I nodi sono tuttavia, anche per questo, ancora tutti lì.

⁵ Si veda ad esempio, nel mio saggio già citato, la breve discussione dell’occasione mancata dell’incontro tra la rivista *Hérodote* e Michel Foucault (Celata, 2021).

Bibliografia

- Canigiani F., Carazzi M., Grottanelli E., a cura di (1981). *L'inchiesta sul terreno in geografia*. Torino: Giappichelli.
- Celata F. (2021). Intorno a Geografia democratica. Fra Marx e Foucault, l'Italia e l'America. In: Cervasco R., Gemignani C.A., Poli D., Rossi L., a cura di, *Il pensiero critico fra geografia e scienza del territorio. Scritti su Massimo Quaini*. Firenze: Firenze University Press.
- Fall J., Minca C. (2013). Not a geography of what doesn't exist, but a counter-geography of what does. Rereading Giuseppe Dematteis' "Le Metafore della Terra". *Progress in Human Geography*, 37: 542-563. DOI: 10.1177/0309132512463622.
- Dematteis G. (1985). *Le metafore della terra. La geografia umana tra mito e scienza*. Milano: Feltrinelli.
- Id. (2021). *Geografia come immaginazione. Tra piacere della scoperta e ricerca di futuri possibili*. Roma: Donzelli.
- Farinelli F. (1987). Recensione a: Giuseppe Dematteis, "Le metafore della terra: la geografia umana tra mito e scienza". *Rivista geografica italiana*, 94: 211-214.
- Governa F. (2014). *Tra geografia e politiche. Ripensare lo sviluppo locale*. Roma: Donzelli.
- Ead., Celata F., Amato F., Bonazzi A., de Spuches G., Memoli M., Sistu G., Zilli S. (2019). *Public geographies: per una geografia felicemente inutile, ma socialmente e politicamente rilevante*. *Rivista geografica italiana*, 126. 127-131. DOI: 10.3280/RGI2019-002006.
- Lanzani A. (2021). Postfazione. In: Dematteis G., *op. cit.*, pp. 163-191.
- Rossi U., Salone C. (2013). *Politiche per il territorio (guardando all'Europa). Rapporto 2013 della Società Geografica Italiana*. Roma: Società geografica italiana.
- Sayer A. (1984). *Method in social science: a realist approach*. London: Hutchinson.

Paolo Giaccaria*

Il geografo come sacerdote di Giano

Umanità aggrappata al bel sasso cobalto
Scagliato nello spazio il tempo di un rimbalzo
Nel buio che la avvolge in cerca di certezze
Inventando storie che motivano le stelle
Quante belle cose ci aspettano domani⁶

Rileggere a distanza di anni “Nella testa di Giano. Riflessioni sulla geografia poetica”, il saggio del 1986 che apre la raccolta *Geografia come immaginazione* (2021) di Giuseppe Dematteis è stato come viaggiare nel tempo. Nello spazio no. O forse sì. Viaggiare nel tempo è sempre un viaggiare nello spazio, nonostante l’illusione della lunga durata e dei generi di vita, nonostante gli inganni del *genius loci*. Si sta nei luoghi come in ammollo nella corrente d’acqua dolce di Eraclito. Non stiamo mai due volte nello stesso luogo. La tentazione di fermarsi al primo saggio – dimorare nei pressi dell’autore come ci è apparso per la prima volta – è pertanto forte e programmaticamente non desidero resistere alle tentazioni, quindi il mio contributo roterà prevalentemente intorno a “Nella testa di Giano”, ma non senza dedicare la giusta attenzione alla meta-geografia dell’opera di Dematteis. *Geografia come immaginazione* è un tentativo di rileggere la propria opera attraverso una collezione di testi ‘minori’, mi si passi il termine. Questi brevi testi hanno il merito di coprire l’arco temporale della produzione di Dematteis, mostrando così il *fil rouge* che ha cucito parti apparentemente distanti del suo pensiero-e-prassi, soprattutto allorquando la prassi del fare geografia impegnandosi con le istituzioni sembrava (con)trad(d)ire il pensiero raffinato e premonitore degli anni Ottanta. L’intenzione e il merito di questa raccolta mi sembrano proprio questi: affermare l’unitarietà del percorso meta-geografico dell’autore, mostrare come il suo sguardo resti fisso su una teoria programmatica, su un progetto implicito che rimane teso e sotteso anche quando si traduce non solo in pratiche ma addirittura in politiche.

* Università di Torino, Dipartimento di Scienze economico-sociali e matematico-statistiche, Corso Unione Sovietica 279, 10135 Torino, paolo.giaccaria@unito.it.

⁶ Gli exergo che aprono le diverse sezioni del testo sono tratti da *Saremo umani o quasi*, dei Bachi da pietra (www.youtube.com/watch?v=SOu2W3jhEiM).

Saggio proposto alla redazione il 10 settembre 2021, accettato il 14 settembre 2021

Questo intento è programmaticamente scolpito nell'introduzione, in cui l'autore traccia costellazioni degne di Walter Benjamin, cartografie topologiche che ben figurerebbero tra le mappe aborigene di cui Bruce Chatwin parla nelle *Vie dei canti* (1988). Beppe Dematteis, con non comune lucidità, disegna un paesaggio nascosto nella propria opera, lo fa emergere come in un giuoco della *Settimana Enigmistica* – paragone che per lo scrivente è di nobiltà – connettendo punti e annerendo spazi. Nel fare questo, Dematteis aggiunge un tassello fondamentale alla sua opera, il tassello che, nella sensibilità dello scrivente, mancava dopo le *Metafore della Terra*: il tentativo di leggere circa venticinque anni della sua produzione geografica in una visione olistica e coerente, al di là delle necessità che spesso la ricerca applicata sembrava imporre sulla riflessione teorica. In questo senso, l'introduzione svolge pienamente il ruolo affidatole, identificando i temi e gli autori che attraversano la sua esplorazione intellettuale. Nella sua programmatica evasione dalle maglie dello spazio geografico, normalizzato e normativo, della modernità, la ricerca quasi sessantennale di Beppe Dematteis contiene alcuni spunti che sorprendono per la loro inattuale urgenza. Chi pratica diverse geografie, ovviamente, troverà echi e sentieri corrispondenti al proprio sentire e pensare. *Geografia come immaginazione* contiene davvero moltitudini e lo scrivente non può che limitarsi a raccogliere gli echi che trova familiari e pure quelli che giudica dissonanti.

Dove sta la mia *cup of tea* sul ricco tavolo apparecchiato da Beppe Dematteis assieme ad Arturo Lanzani? Sicuramente nel tentativo di cercare nel linguaggio poetico e metaforico una struttura che connette, per evocare la celebre espressione di Gregory Bateson, autore più volte citato nel libro. *Geografia come immaginazione* – e con essa l'opus di Dematteis – è una vera e propria meta-geografia, una tela (di ragno o di pittore), una costellazione che lega momenti apparentemente inconciliabili nella storia della geografia. Beppe Dematteis è homo geographicus e, terenzianamente, nulla di ciò che è geografico gli è estraneo. Per questa ragione, non rinnega nemmeno la superficialità di cui è spesso accusata la geografia. Seguendo il signor Palomar di Calvino (1983), ribadisce che “qualunque descrizione, anche una semplice enumerazione di oggetti, si carica sempre in qualche modo di significati che vanno al di là di quelli puramente letterali. Se poi, come è inevitabile, tra questi oggetti si istituiscono delle relazioni, nasce quella che Calvino riferendosi alle sue *Città invisibili* chiama ‘una rete entro la quale si possono tracciare molteplici percorsi e ricavare visioni plurime e ramificate’” (Dematteis, 2021, p. 36). In questa lettura della superficialità della geografia, la lezione dematteisiana sembra condividere un sentiero nel bosco con il metodo etnografico di Bruno Latour e della *Actor-Network Theory* (2005), con quel seguire senza posa gli attori, umani e non umani, nel loro peregrinare, nel loro intessere e spezzare relazioni. La negazione dello “spazio geografico” non è lontana dal rifiuto che il sociologo della scienza francese oppone alla categoria del sociale, della “social

thing” come oggetto di indagine che esiste ontologicamente, come noumeno, come Essere.

Questa trama è perfettamente leggibile nel primo saggio “Nella testa di Giano”. Qui l’autore articola il suo programmatico rifiuto di vedere le categorie di Mondo e Terra (*Welt* ed *Erde* nella terminologia che mutua da Heidegger) come contrapposte e irriducibili, pur senza cedere alla fascinazione del pensiero sintetico – nella duplice accezione di sintesi geografica ottocentesca e di sintesi dialettica: “Se si pensa la storia (il tempo storico) come una successione continua di tali momenti inaugurali, si capisce come Giano possa evitare di cadere nella schizofrenia e come l’ordine possa nascere continuamente dalla contingenza e dal caso, senza bisogno d’alcun programma prestabilito” (2021, p. 22). Si apre qui uno spazio di assonanze con i capisaldi del pensiero di Walter Benjamin, sebbene Dematteis non citi mai il filosofo tedesco: dalla dialettica in stato di arresto alla nozione di costellazione, dalle tesi sulla storia all’ultima spazializzazione del Libro dei Passages (Benjamin, 2007) sono molti i *loci* in comune in cui il geografo e il filosofo potrebbero trovare lo spazio per il dialogo. D’altra parte Giano è una fertile imago che permette di comprendere come funzionano le geografie non-topologiche della soglia⁷, non basate cioè su una geometria euclidea che assume la centralità della dicotomia tra dentro e fuori, interno ed esterno (Giaccaria e Minca, 2012). Come scrive il filosofo Dario Gentili: “Porte di confine o templi parigini di Giano, divinità bifronte che soprintende ai riti di passaggio, sono i *passages*, che di questi antichi templi rinnovano la struttura di ‘corridoio (probabilmente coperto a volta) che si apre verso due direzioni opposte’ e l’esperienza della soglia. [...] È il *passage* stesso a essere una soglia in modo paradigmatico, in quanto non delimita il confine tra interno ed esterno, ma è ambivalente, è al contempo interno ed esterno, casa e strada” (2009, p. 48).

Chiede risposte, chiede uno schema
Chiede certezze l’umanità trema
Non si risolve come le melodie sospese
Chiede le bende sopra gli occhi per vedere
Quante belle cose ci aspettano domani

Al tempo stesso, c’è qualcosa di sfuggente e scivoloso in questa operazione. L’introduzione sottende infatti un desiderio di conciliazione, di tenere assieme tutte le possibili geografie che i geografi producono non solo nella modernità ma pure nell’antichità – si pensi ai riferimenti a Erodoto – e in un’ipotetica post-modernità (Dematteis, 2021, p. XVII). Il riconoscimento, sin dalla prima pagina, di un dop-

⁷ La svolta topologica di parte della geografia anglo-americana (Allen, 2011) può offrire alcuni sentieri per penetrare il bosco delle fertili contraddizioni di una geografia metaforica e poetica.

pio debito intellettuale – verso il conservatore geografo torinese Dino Gribaudi e verso il rivoluzionario Lucio Gambi – si traduce in una rivalutazione della “geografia integrale” ottocentesca (pp. vii-ix). La meta-geografia dematteisiana rischia qui di restare soffocata nella sua stessa ambizione dialogica, nella sua ricerca dell’et-et. Penso proprio nell’apertura del primo capitolo, “Nella testa di Giano”, laddove la tensione tra descrizioni geografiche letterali e metaforiche sembra delineare una contrapposizione netta: “le [descrizioni] A fanno appello all’evidenza, le B all’immaginazione. Le A tendono a *chiudere* la realtà regionale dentro una definizione banalmente esaustiva; le B *aprono* nuovi orizzonti su aspetti inattesi del reale e in questo senso sono poetiche” (p. 4, corsivo nell’originale). *Ça va sans dire* che la simpatia dell’autore sembra andare per le rappresentazioni metaforiche e poetiche – e altrettanto ovviamente anche il lettore ne è sedotto. Proprio a quel punto, Dematteis rovescia il gioco, dimostrando come in realtà evidenza e immaginazione, chiusura e apertura, letterale e metaforico, poetico e teorico sono connesse da una logica fluida, che tracima dall’una all’altra, che sembra ristagnare nel descrittivismo per poi sgorgare da una nuova fonte, ravvivando la teoria attraverso il poetico e così via.

Tuttavia, in questa apologia della geografia integrale – nel senso alto della apologetica antica – il rischio è quello di giustificare, sul piano teorico, qualsiasi approccio. Quasi che la natura ambigua della geografia permettesse e legittimasse la coesistenza di qualsiasi metodo e paradigma. Dematteis rivendica una libertà assoluta, post-strutturalista, verrebbe da dire deleuziana, nell’attingere a ogni fonte e ispirazione, a ogni metodo e tecnica – compreso il più discutibile funzionalismo e determinismo – per ricomporli secondo un progetto letteralmente *autoriale*. Questo rischio diventa emblematico quando Dematteis scrive che “gli esagoni di Christaller sono poetici perché, fondando un mondo, ci hanno anche aiutato a capire la sua mancanza di fondamento: è stato un passaggio importante, forse obbligato, perché la geografia cominciasse a liberarsi delle costrizioni e della pesantezza dello spirito moderno”.

Qui viene in luce quello che è il limite di questa auto-retrospettiva: l’assenza del politico, inteso semplicemente come il riconoscimento foucaultiano che l’agire umano sulla Terra è permeato di relazioni di (micro)potere e che questo apre alla presenza del conflitto – interessante a questo proposito la totale assenza di riferimenti al Raffestin di *Une géographie du pouvoir* (1980). I termini ‘politico’ e ‘politica’ sono del tutto assenti dall’introduzione che dovrebbe fornire il quadro interpretativo dell’opera – nel duplice significato della raccolta e dell’opus. Anche nei testi raccolti la dimensione politica affiora raramente: nell’intero volume si contano appena 16 ricorrenze del termine ‘politico’ e 11 di ‘politica’. Curiosamente, metà circa di quelle ricorrenze sono nella post-fazione di Arturo Lanzani. Quando Dematteis fa riferimento alle categorie politiche, poi, difficilmente queste assumono contorni netti: è il caso del capitolo VIII “Geografia, poetica e architettura nella costruzione dei luoghi”, laddove la dimensione politica e conflittuale insita

nella costruzione geografica di – e scelta tra – molteplici mondi sulla Terra viene subito ricondotta al pre-politico, vale a dire a una capacità dialogica tra le molte rappresentazioni di un luogo, una possibilità di mediazione tra schemi interpretativi diversi che stempera, anticipandolo, il conflitto.

Questo spiega il senso di disagio che lo scrivente ha provato di fronte all'em-patica e bonaria difesa d'ufficio di Walter Christaller, il quale "come nella favola di Barbablù, ha avuto la curiosità e il coraggio di aprire una porta proibita nel palazzo kitsch della geografia normale" (p. 12). Purtroppo Christaller somiglia più a Barbablù che a una sposina ingenua e curiosa. Anche tralasciando la fortuna che le indicazioni del geografo tedesco hanno incontrato nel dopoguerra nell'edificare i grandi palazzi kitsch dell'abitare moderno, non possiamo con ricordare che Christaller fu un volenteroso carnefice, un soldato delle SS, a due gradi di separazione da Himmler, l'architetto non di un palazzo kitsch ma di un carcere volkish nella Polonia occupata dai Nazisti. Va riconosciuto che i primi articoli sul passato nazista del padre tedesco della geografia economica uscirono in inglese solamente alla fine degli anni Ottanta (Rössler, 2016, versione originale del 1989), ma forse la vicenda avrebbe meritato un cenno almeno nella introduzione. Soprattutto, nel capitolo IX "Zeus, le ossa del bue e la verità degli aranci", un testo risalente al 2008, l'autore cita il lavoro dei "geopolitici nazisti che disegnavano carte" (Dematteis, 2021, p. 158): paradossalmente, un raffinato conoscitore della storia della geografia come Dematteis cede alla tentazione della *damnatio memoriae* dei "geopolitici nazisti", tralasciando che a compilare quelle carte del *Generalplan Ost* non fu lo sfortunato Haushofer ma il brillante Christaller. Peraltro, Christaller godette della bella (ipotetica) compagnia di altri due degli autori presenti nel pantheon di *Geografia come immaginazione*, vale a dire Dino Gribaudi e Martin Heidegger – del coinvolgimento di Heidegger col Nazismo si sa tutto, di quello di Gribaudi con le politiche razziali del fascismo si finge di dimenticare.

Questo indugiare tra politico, pre-politico e, forse, a-politico non si risolve mai in *Geografia come immaginazione* e, direi, in nessuna delle opere successive a *Le metafore della terra* (1985), finendo con l'indebolire anche la metodologia stessa del disegno teorico dematteisiano. Così, non sembra esserci un reale metro di giudizio per misurare la nostra distanza/estraneità dalle pratiche che coinvolsero i geografi tedeschi e italiani nei crimini dei fascismi europei. Nell'ultimo capitolo, Dematteis ci prova ingaggiando con la distinzione tra 'vero' e 'giusto', laddove la polisemanticità del giusto sembra oscillare tra la validazione epistemologica del giusto-come-vero e quella etica del giusto-come-sostenibile. Purtroppo in questa tensione non sembra trovare spazio la dimensione politica, quella che appunto lega il giusto alla giustizia. Una sorta di *omnia munda mundis* che mi ricorda le pratiche degli ofiti, gnostici che una volta riconosciuta la natura maligna della Creazione si ritenevano, in quanto purificati da tale conoscenza, autorizzati alle pratiche più licenziose.

Inesausta ogni mattina
Innocente assassina
Nessun Eden di delizie
Qui comincia, qui finisce
Qui comincia, qui finisce
Qui comincia, qui finisce
Quante belle cose ci aspettano domani

Cosa resta dunque della lettura di *Geografia come immaginazione*, in definitiva, dell'opus dematteisiano? La possibilità metodologica di un uso poetico della metafora geografica che metta in dialogo la rappresentazione letteraria e quella scientifica, l'essere-al-mondo e l'abitare-la-terra, rimane, a mio modo di vedere, la grande intuizione dematteisiana. Rimane l'accettazione dell'ambiguità della geografia, il nostro abitare poeticamente la superficie delle cose e dei pensieri. Rimane l'intuizione che la teoria dei sistemi e della complessità rappresenta(va) lo spazio dove la metafora geografica può/poteva riconnettersi alla teorizzazione delle scienze formalizzate (in primis la biologia)⁸. Rimane l'ambiguità del suo stesso modo di essere geografo "critico" senza mai essere un geografo "politico". In ultima analisi, ma qui parlo a titolo personale, *Geografia come immaginazione* mi conferma la necessità del sentiero che dallo studio e dalla frequentazione di Beppe Dematteis mi ha portato ad affrontare i paesaggi del pensiero benjaminiano. L'eclettismo di Dematteis, la sua capacità di connettere le ispirazioni più disparate, di ricondurre i frammenti in unità per poi spargerli di nuovo, di seminare indizi e suggestioni, di essere oscuro e anche contraddittorio non possono non ricordarmi quella del grande filosofo tedesco. Al tempo stesso, Walter Benjamin mi sembra necessario per compensare quella mancanza del politico che ho sempre ravvisato nell'opera di uno dei miei più importanti maestri.

Bibliografia

- Allen J. (2011). Topological twists. Power's shifting geographies. *Dialogues in Human Geography*, 1(3): 283-298. DOI: 10.1177/2043820611421546
Benjamin W. (2007). *I "passages" di Parigi*. Torino: Einaudi.
Calvino I. (1983). *Palomar*. Torino: Einaudi.
Chatwin B. (1988). *Le vie dei canti*. Milano: Adelphi.
Dematteis G. (1985). *Le metafore della terra*. Milano: Feltrinelli.
Id. (2021). *Geografia come immaginazione*. Milano: Donzelli.

⁸ Come scrive Filippo Celata in questa stessa agorà, la teoria sistemica è stato l'ultimo paradigma unificante una parte consistente della koinè geografica, anche se, a parere dello scrivente si trattò di un'occasione persa, dal momento che rimase, salvo poche eccezioni, sul piano metaforico.

- Gentili D. (2002). *Topografie politiche*. Macerata: Quodlibet.
- Giaccaria P., Minca C. (2012). Geografie della soglia. In: Ponzi M., Gentili D., a cura di, *Soglie. Per una nuova teoria dello spazio*. Sesto San Giovanni: Mimesis.
- Latour B. (2005). *Reassembling the social*. Oxford: Oxford University Press.
- Raffestin C. (1980). *Pour une géographie du pouvoir*. Lione: ENS Editions.
- Rössler M. (2016). Applied Geography and Area Research in Nazi Society: Central Place Theory and Planning, 1933-1945. In: Giaccaria P., Minca C., a cura di, *Hitler's Geographies*. Chicago: University of Chicago Press.

Cristiano Giorda*

Giuseppe Dematteis e l'educazione geografica

Le idee di Giuseppe Dematteis generano questioni e stimoli fondamentali anche per chi si occupa di educazione geografica e didattica della geografia nell'università e in tutti i gradi del sistema di istruzione. Cercherò di intervenire su questi temi partendo dall'affermazione, apparentemente marginale, che conclude l'introduzione di *Geografia come immaginazione*: "Come disciplina dei rapporti tra attori terrestri, siano essi umani, naturali o ibridi, la geografia può avere un ruolo importante [...] mettendo in scena la rete di relazioni multiscalarari di cui è fatto il mondo [...]. Senza trascurare, come purtroppo oggi capita, il ruolo che la geografia potrebbe dare alla formazione culturale e civile della cittadinanza se venisse insegnata di più e meglio nelle scuole" (p. XX).

La posizione delle 'cose' nello spazio non è mai casuale, né indifferente. E nella scrittura, che è una forma di rappresentazione lineare costruita su strettissimi rapporti interni, ciò che sta all'inizio e ciò che sta alla fine ha un ruolo molto importante. In genere, la fine è la conclusione di un pensiero. Ma spesso, e non solo in racconti e romanzi, la conclusione è aperta, guarda verso qualcosa che l'autore non dice ma implicitamente suggerisce, su cui porta l'attenzione del lettore invitandolo a immaginare le possibili conseguenze di tutto quanto ha letto in precedenza. È così che proverò a interpretare il mio ruolo: quello di uno dei tanti lettori a cui l'autore chiede di continuare il ragionamento e di portarlo a nuove conseguenze, pensando a cosa suggeriscono all'educazione geografica i nove saggi, scritti fra il 1986 e il 2009, che compongono il libro. In questi saggi l'insegnamento della geografia non è mai al centro, ma è sempre in qualche modo presente, trasversalmente, nelle relazioni interne. Forse è stato così nell'intero percorso intellettuale di Dematteis: un tema che gli sta a cuore, che sente importante per il ruolo sociale della geografia, sul quale sente che le sue idee possono dare origine a sviluppi originali.

* Università degli Studi di Torino, Dipartimento di Filosofia e Scienze dell'educazione, Palazzo Nuovo, Via Sant'Ottavio, 20, 10124 Torino, cristiano.giorda@unito.it.

Saggio proposto alla redazione il 12 settembre 2021, accettato il 14 settembre 2021.

Ho detto che i temi di *Geografia come immaginazione* pongono questioni e stimoli fondamentali a chi si occupa di insegnamento della geografia. Cercherò di concentrarmi su tre di essi, che mi sembrano i più rilevanti tra quelli che emergono dal volume.

1. La possibilità di includere consapevolmente nella didattica e nell'educazione geografica la dimensione metaforica e poetica del pensiero e del linguaggio geografico.
2. Il ruolo dell'immaginazione nell'educazione geografica.
3. Il valore educativo della geografia e il suo collegamento con l'educazione alla cittadinanza.

Dematteis individua il rapporto tra la geografia e la poesia nell'uso della metafora nel linguaggio descrittivo. Ratzel che parla della Corsica come "di una montagna in mezzo al mare" riesce a dare l'idea di un valore dell'isola che va oltre la definizione letterale, qualcosa che la distingue dalle altre isole e la caratterizza nella sua unicità regionale. La montagna che sta all'isola è un concetto che evoca relazioni tra comunità umane e ambiente fisico, richiama valori simbolici e lascia intuire rapporti sociali. Lo fa con un certo grado di indeterminatezza, che è una cifra della poesia: pur indirizzandole, apre alla pluralità delle interpretazioni. È quella 'geografia della diversità' che sta tanto a cuore all'autore, tanto da farla coincidere con l'essenza stessa della disciplina: "I geografi devono scoprire significati e ordini nuovi nelle cose che tutti hanno sotto gli occhi" (p. 29), affermazione che riguarda appunto l'andare oltre la definizione concettuale per esprimere "anche quella carica emotiva e affettiva che è necessaria per stabilire un corretto rapporto coi luoghi e con chi ci vive" (p. 126). Ma anche altro: la "molteplicità dei punti di vista o almeno la feconda dialettica, tra insider e outsider, nell'osservazione e descrizione delle società locali e della loro organizzazione territoriale" (p. 41), che si esprime immaginando "una geografia poetica in cui la metafora ci aiutasse ad andare oltre ciò che ci appare come 'reale' [...]: una geografia che, invece di usare le rappresentazioni spaziali per affermare la necessità di questo mondo, aprisse a nuovi mondi possibili e ne dimostrasse al tempo stesso la contingenza" (p. 125). Esplicitare ogni cosa, nel descrivere un territorio, rende l'argomentazione banale: toglie anziché aggiungere; per questo il linguaggio geografico ha bisogno di accedere anche alla parte invisibile, implicita, che suggerisca ciò che è possibile e in potenza (e non solo ciò che è attuale) dei luoghi e delle loro relazioni con le comunità umane. La metafora permette di dare un linguaggio a quel "contatto muto con le cose" di Merleau-Ponty citato più volte per indicare il momento della conoscenza profonda in cui la distinzione tra oggetto osservato e soggetto che guarda non è più possibile. Un'idea che oggi prepotentemente ritroviamo in quel concetto di ibrido che Dematteis include, nell'introduzione, tra gli 'attori terrestri'.

Qui i sentieri tra geografia e poesia, nel pensiero di Dematteis, sembrano separarsi, “per tornare poi alla definizione, alla riduzione dell’ambiguità, alla codificazione, al calcolo” (p. 32): l’ambiguità del Giano bifronte (saggio 1, 1986) che attraversa i saggi successivi sotto varie forme fino a ripresentarsi, nel saggio conclusivo, nelle biforcazioni fra la verità degli aranci e le ossa del bue divise da Zeus. Ma è una contrapposizione apparente, come lo è stata secondo Bruno Latour quella fra umanità e natura nella nascita del pensiero moderno.

Il ruolo dell’immaginazione geografica è quello di tenerci radicati alla Terra, e al contempo di portarci oltre ogni fissità deterministica della rappresentazione, producendo costantemente nuove geografie e così rivelandoci che il rapporto tra umanità e natura sulla superficie terrestre non può essere narrato se non attraverso una pluralità generativa di punti di vista. Una “descrizione del mondo attraverso la diversità dei luoghi e delle regioni” (p. XX) data dalla “interazione delle società locali con le peculiarità materiali (naturali e culturali) dei rispettivi territori” (p. 69) che per Dematteis sta alla base della diversificazione culturale. L’immaginazione geografica da ricercare non è quindi (solo) quella dei geografi, ma è quella plurale e relazionale che l’intera umanità ha sviluppato, in un dialogo coevolutivo con la Terra, per territorializzare il pianeta e per abitarlo. Questa immaginazione creativa, in grado di produrre soluzioni a problemi complessi, è ciò di cui abbiamo bisogno di fronte al problema ecologico, per imparare ad operare “assieme agli altri agenti terrestri senza l’assurda pretesa di dominarli” (p. XVI).

Sbaglieremmo però a considerare questo aspetto dell’immaginazione come ispirato prioritariamente da un bisogno etico. Penso che Dematteis arrivi invece all’etica come conseguenza necessaria di una base teorico-metodologica che la precede. Nella sua *lectio magistralis*, pronunciata nel 2008 nell’aula magna dell’Università di Torino, cita Stephen Gould, Niles Eldredge e Massimo Cini per affermare il superamento del dualismo tra conoscenza scientifica e conoscenza dei processi storici: un passaggio che serve per comprendere il definitivo abbandono di spiegazioni di tipo deterministico e l’inserimento della geografia nel dibattito contemporaneo sul rapporto tra evoluzione biologica ed evoluzione culturale. È da qui che arriva la rivalutazione della capacità della geografia di ragionare integrando sempre gli esseri umani “nel più vasto contesto della vita cui essi appartengono” (p. 157), vale a dire in una condizione nella quale “la geografia viene liberata dalla missione impossibile di [...] trovare le leggi per cui le cose più diverse coesistono nello spazio terrestre e si legano fra di loro” (pp. 157-158), e nella quale “la verità geografica riguarda più il futuro che non il passato o il presente” (p. 158). Se la metafora libera ed estende i significati con cui descriviamo il pianeta e i rapporti fra le sue risorse e i suoi abitanti, l’immaginazione genera progetti e cambiamenti concreti: è performativa, produce visioni che tendono ad autorealizzarsi. In campo educativo, questo equivale a togliere la geografia dalle materie nozionistiche e a riposizionarla tra le materie che interpretano e forniscono strumenti per cambiare le cose.

Il valore educativo della geografia e il suo collegamento con l'educazione alla cittadinanza sta tutto in questo passaggio dello sguardo dal passato (come siamo arrivati a questo punto) al futuro (come possiamo andare oltre questo punto, migliorando le cose). Esso dà ai geografi un obiettivo legato alla qualità delle rappresentazioni con cui, come i poeti ma con un fine, un metodo e una scrittura diversa, contribuiscono alla costruzione e all'evoluzione dell'immaginario del mondo: "descrivere le condizioni oggettive e soggettive per la costruzione di nuovi rapporti di territorialità attiva, capaci di conservare e riprodurre la diversificazione culturale dei territori in quanto patrimonio comune dell'umanità" (p. 71). Ma questa 'scrittura della Terra' può e deve essere partecipata dall'intera comunità umana, resa protagonista dell'immaginazione del proprio futuro; includendo quindi i bambini e le bambine, i ragazzi e le ragazze, guidati a immaginare il mondo futuro ma anche a rappresentarlo, comunicarlo e costruirlo con il proprio agire.

Se è vero che gli elenchi sono tra le forme più antiche di poesia, forse la geografia scolastica era già poetica quando cercava di dare una struttura e connessioni interne a lunghe nomenclature ed elenchi di oggetti. Ma molto di più può esserlo in quest'epoca nella quale i confini fra i linguaggi sono saltati in favore di contaminazioni e nuove ibridazioni. Nei prossimi anni l'insegnamento della geografia dovrà confrontarsi i problemi delle relazioni tra i sistemi umani e i sistemi naturali fornendo competenze, metodi e strumenti innovativi per comprenderli e per affrontarli. Dovrà spiegare la relazione coevolutiva tra le società umane e il pianeta, ma anche mostrare concretamente come osservare i problemi da punti di vista diversi e immaginare soluzioni creative per affrontarli. L'obiettivo non sarà solo quello di sviluppare nuovi modelli per leggere il mondo, ma anche quello di dare alle persone le competenze per esprimere in modo attivo la propria creatività nel ridefinire i rapporti sociali ed ecologici, immaginando approcci e visioni nuove che possano incidere nel cambiamento della territorialità umana e quindi dei territori e dei paesaggi. In questa educazione al territorio la geografia può svolgere un ruolo cruciale proprio grazie alla sua capacità di attivare e integrare, insieme alla razionalità scientifica, anche quelle componenti poetiche e poietiche, percettive ed emozionali, che fanno parte della complessità con cui l'umanità si rapporta con lo spazio terrestre e che troppo a lungo, impoverendolo, sono state messe a margine del discorso scientifico.

Portare questo approccio nella scuola e nell'università, oggi alla ricerca di nuovi approcci per tornare a svolgere il ruolo di sede in cui si produce innovazione e si genera diversificazione culturale, può rendere la geografia uno dei saperi più necessari per l'educazione del futuro.

Chiara Giubilaro*

*Un'altra geografia è possibile.
Annotazioni sparse a partire da
Geografia come immaginazione di Giuseppe Dematteis*

In un suo celebre saggio, pubblicato nel 1992, Stuart Hall proponeva di immaginare il lavoro teorico come una “lotta con gli angeli”. Raccontando del suo incontro da lettore con Althusser, scriveva: “La sola teoria che abbia valore è quella con cui si deve combattere, non quella di cui si parla in modo disinvolto” (Hall, 2006, p. 289). I libri – o, meglio, le letture – per cui vale la pena hanno in sé la capacità di interrogarci, di disturbarci, di manomettere i nostri sistemi di teorie, rappresentazioni, immaginazioni. È quel che da sempre mi accade con gli scritti di Giuseppe Dematteis ed è anche dentro e attraverso queste lotte che si è costruito il mio modo di fare geografia e di stare nella geografia.

Ho letto per la prima volta *Le metafore della terra* (Dematteis, 1985) all'indomani della mia laurea⁹ e ricordo tutta la bellezza e l'ambiguità di quello scontro: da alcune pagine mi lasciavo trascinare senza opporre resistenza, alla scoperta di una geografia poetica, aperta al possibile ed esposta al molteplice, altre invece mi disturbavano, ora introducendo inclinazioni e rotture nei miei modi di pensare il mondo, ora spingendomi a cercare discorsi e argomentazioni nel tentativo di difenderli e di contrattaccare. A distanza di dieci anni da quel primo incontro, la lettura di *Geografia come immaginazione* (Dematteis, 2021) mi riporta sullo stesso terreno ambivalente, fatto di punti di contatto e prese di distanza, slanci e sbarramenti. Prima di cercare di indagare le ragioni di questa ambivalenza, vorrei qui suggerire che riconoscere la natura conflittuale delle teorie e del loro farsi, partire dalle lotte interiori che ciascuno di noi ingaggia ogniquale volta si imbatte in quelle letture per cui valga la pena, può

* Dipartimento di Architettura (DARCH), Università degli Studi di Palermo, Viale delle Scienze, Ed. 8, 90128 Palermo, chiara.giubilaro@unipa.it.

⁹ In quell'occasione e in previsione del concorso di dottorato, Enzo Guarrasi, il geografo a cui devo la scoperta della geografia e di quel che più conta nel praticarla, mi consigliò tre testi: *Le metafore della terra* di Giuseppe Dematteis (1985), *Geografia* di Franco Farinelli (2003), *Tra cosmopolis e nazione* di Claudio Minca (2008).

Saggio proposto alla redazione il 4 settembre 2021, accettato il 14 settembre 2021.

forse offrire un punto di osservazione dal quale provare a rileggere la geografia (o le geografie) di Giuseppe Dematteis e le interpretazioni che l'accompagnano.

Per una geografia nata negli anni Ottanta e con una formazione al crocevia fra la geografia critica e gli studi culturali angloamericani, i lavori di Dematteis rappresentano una sorta di rompicapo. Le sue riflessioni sul paesaggio e sulla crisi della rappresentazione geografica sono perfettamente consonanti con quanto sta accadendo negli stessi anni nella New Cultural Geography, tanto da ritrovare in uno dei suoi testi fondativi, *New directions in Cultural Geography* di Denis Cosgrove e Peter Jackson, un riferimento esplicito a *Le metafore della terra*¹⁰. Le insiste prese di distanza dalle correnti post-strutturaliste e postmoderne e l'appiglio a oggettività relative e verità geografiche (Dematteis, 2021, p. 71), nonché l'idea di una geografia come sapere connettivo e il suo fermo poggiare su fatti e strutture (socio-economiche, politiche, istituzionali) che entrano in relazione dialettica con segni e interpretazioni, senza mai farsi sopraffare (Dematteis, 2021, p. 62), riportano invece a un approccio e una postura più classici, forse addirittura venati di positivismo, se seguiamo la lettura che de *Le metafore* proponeva Franco Farinelli nella sua recensione del 1987 per la *Rivista geografica italiana* (Farinelli, 1987). Infine, le pagine sulla geografia come apertura radicale di possibilità e critica dell'esistente, probabilmente a un tempo le più poetiche e le più politiche, sembrano anticipare di uno o addirittura due decenni la geografia critica angloamericana (Allen *et al.*, 1999; Massey, 2006; Anderson 2010).

Questi tre esempi fra i tanti che potremmo rintracciare nella geografia di Giuseppe Dematteis credo restituiscano almeno in parte la complessità dei suoi percorsi teorici e l'estrema difficoltà di qualunque loro (ri)lettura critica alla luce dei contesti e dei dibattiti. Traccia di questo rompicapo trova espressione nell'articolo di Juliet Fall e Claudio Minca su *Progress in Human Geography* e nella loro analisi controfattuale de *Le metafore della terra* e della ricezione che l'opera avrebbe potuto avere nel dibattito internazionale. Nel confrontarsi con l'ambiguità de *Le metafore*, gli autori scrivono di una rivoluzione non del tutto compiuta: "Caught in the midst of a geographical not-yet-accomplished dismissal of objectivism, *Le Metafore*, precisely in this ambiguity, remained open to many interpretations by its readership. This, at least in part, accounts for the very selective and rather incomplete engagement with the overall revolutionary project that underpins this book" (Fall e Minca, 2013, p. 12). È proprio in ragione di questa ambiguità che, secondo gli autori, il progetto rivoluzionario contenuto ne *Le metafore* non ha intercettato come avrebbe potuto e

¹⁰ "This crisis [of representation] calls into question the nature and history of the production of social knowledge itself, whose construction produces as many silences and blank, unwritten sheets as highly illuminated texts, an issue which has been effectively opened up by Michel Foucault and those geographers who have followed him (Foucault, 1970; Driver, 1985; Philo, 1986). The crisis is only now beginning to express itself within human geography (Gregory, 1987; Dematteis, 1985)" (Cosgrove e Jackson, 1987, p. 97).

probabilmente dovuto la geografia italiana, che si sarebbe invece concentrata sugli aspetti più strutturalisti dell'opera, perdendo così l'occasione di una svolta critica (2013, p. 14). Prendendo in parte le distanze da questa interpretazione, Arturo Lanzani nella sua postfazione a *Geografia come immaginazione* propone invece di rileggere il percorso intellettuale di Dematteis come quello di uno studioso "che si colloca volontariamente in una posizione laterale, se non talvolta ai margini del quotidiano dibattere disciplinare" (Lanzani in Dematteis, 2021, p. 167). La presenza di riferimenti interdisciplinari, il legame con testi e teorie classici della geografia e un peculiare stile discorsivo sarebbero infatti secondo Lanzani prova di questa collocazione laterale di Giuseppe Dematteis e della sua geografia (2021, pp. 167-169).

A rileggere gli interventi contenuti in *Geografia come immaginazione* (Dematteis, 2021), a seguirne i movimenti e provare a coglierne i passaggi, credo che l'immagine della lateralità rimandi a un piano di lettura dell'opera orientato a una sua contestualizzazione con quel che avviene all'esterno di essa, a uno sguardo a distanza, per così dire. Quel che vorrei allora provare a suggerire è invece di mettere per un momento da parte quel rompicapo che ogni tentativo di contestualizzazione della geografia di Dematteis porta con sé, e provare invece a riflettere su un piano più ravvicinato, tenendo a mente quella lotta con gli angeli che Stuart Hall viveva dentro di sé nel suo corpo a corpo con *Leggere il capitale* di Althusser. Per tentare questo avvicinamento vorrei tornare a un momento di snodo a mio avviso decisivo nella geografia italiana, forse una di quelle biforcazioni di cui ci racconta Dematteis nelle appassionanti pagine dedicate a un pezzo di storia della disciplina (2021, pp. 129-162). Nel 1980 i redattori di *Hérodote/Italia* inviano ad alcuni accademici italiani le domande di Michel Foucault ai geografi, che pochi anni prima erano state ospitate sulle pagine della rivista-madre francese diretta da Yves Lacoste. Vengono pubblicate solamente tre risposte. Fra i geografi italiani che raccolgono la sfida c'è Giuseppe Dematteis, il cui intervento è significativamente intitolato "Tra Foucault e *Hérodote* c'è di mezzo Marx". Secondo l'autore, perché si possa costruire un dialogo fra i geografi di *Hérodote* e Michel Foucault, questi "deve in qualche misura mettersi d'accordo con Marx", specie per quel che riguarda la sua riflessione sul potere diffuso e locale (Dematteis, 1980, p. 11). E in effetti, il marxismo, o meglio la relazione che parte della geografia italiana intrattiene con esso fra gli anni Settanta e Ottanta, se da una parte ha rivoluzionato la disciplina, le sue teorie e, soprattutto, le sue prassi¹¹, dall'altra sembra che abbia in qualche modo inibito le possibilità di dialogo con quanto di lì a poco sarebbe accaduto nella geografia umana angloamericana, sempre più esposta al poststrutturalismo e ai suoi corollari. Forse è proprio dalla diatriba fra Marx e Foucault che dovremmo ripartire se vogliamo comprendere quell'occasione mancata per l'affermarsi di una geografia

¹¹ Si pensi, per esempio, al convegno promosso da Geografia Democratica nel 1979 a Firenze sull'inchiesta sul terreno in geografia (Canigiani *et al.*, 1979).

critica in Italia, ma questa riflessione ci porterebbe lontano¹². Quel che invece mi sembra valga qui la pena richiamare è che, come osserva Elena dell'Agnese (2008, p. 442), dalla risposta di Dematteis alle domande di Foucault emerge un giudizio ben più ambivalente e sfumato di quanto il titolo non suggerisca, rivelando una certa attrazione dell'autore verso alcuni passaggi del pensiero foucaultiano e una moderata apertura verso le sue possibili ricadute geografiche. Senza voler entrare nel merito delle (in)compatibilità teoriche, mi sembra di poter leggere in questa breve risposta e anche nei successivi scritti di Dematteis eco di quella lotta con gli angeli richiamata in apertura. Non è tanto con Marx che Foucault deve andar d'accordo, ma con il marxismo dello stesso Dematteis. Credo che il rapporto che la geografia di Dematteis intrattiene con Foucault (così come con tanti altri) vada ben al di là di quel rifiuto consegnato alle pagine di *Hérodote* e mi sembra che quanto di lì a poco scriverà ne *Le metafore della terra*, in una certa misura, lo testimoni. A voler spingere un po' più in là questa mia forzatura, mi sembra che in fondo Foucault faccia con l'archivio e la genealogia quel che Dematteis fa con gli spazi e la geografia, e che quando il filosofo scrive "Quello che cerco è un'apertura permanente delle possibilità. [...] Sì, si tratta di un movimento di risalita storica con proiezione su uno spazio di possibilità politiche. È questo il movimento che io compio" (Foucault, 2013, p. 254), non può non risuonare in me la geografia poetica di Dematteis: "In tal modo lo spazio geografico non sarà più usato per mostrare stati di cose solidificati, ma per scoprire le propensioni insite in essi, per passare dalla necessità dei fatti al dispiegarsi delle possibilità che essi racchiudono. In sintesi: per mostrare quali sono oggi le condizioni di un divenire possibile" (Dematteis, 2021, p. 158).

La ragione per cui ho scelto di soffermarmi sui complicati rapporti con Foucault è che non sono del tutto convinta della lateralità o, peggio, della marginalità del pensiero di Dematteis rispetto ai centri del dibattito. La complessità delle sue geografie e la difficoltà di una lettura lineare del suo percorso credo siano piuttosto espressione della capacità dell'autore di farsi attraversare da correnti di pensiero differenti e inconciliabili, di confrontarsi con autori distanti da sé, di mescolare voci e discipline, di combinarle entro assetti inediti e paradossali, ma anche della sua determinazione nel non volere camuffare o addomesticare tutto questo attraverso la scrittura. La teoria, quella per cui vale la pena, è un campo tensivo che si compone di stimoli eterogenei, di letture ed esperienze, di confronti non risolti e voci irriducibili. Accostare Calvino e von Humboldt o Vidal de la Blache e Saint-Exupéry significa sperimentare attraverso la scrittura spazi di libertà che sarebbero difficilmente pensabili e praticabili nell'università di oggi e nelle sue meccaniche di

¹² Su questo momento di passaggio fra geografia radicale e geografia critica è intervenuto di recente Filippo Celata, che a partire da una rilettura dell'esperienza di Geografia Democratica attraverso i testi di Massimo Quaini ricostruisce il dibattito di quei tempi e le sue controverse eredità (Celata, 2021).

pubblicazione e divulgazione della ricerca. Se c'è una lezione che credo vada tenuta stretta quando ci si confronta con il percorso di Giuseppe Dematteis – e le lezioni sarebbero tante, ma ciascuno poi trova le sue – ha a che fare proprio con questa possibilità di riconoscere e manomettere le griglie entro le quali siamo chiamati a incanalare scrittura e pensiero. Forse, come geografe e geografi, dovremmo cercare di dare più spazio ai paradossi e le incongruenze, i fallimenti e le incompletezze delle nostre ricerche. Perderemmo qualche *accepted* da alcune riviste, ma avremmo l'occasione di scoprire modi altri di fare geografia, più fragili e indisciplinati, proprio come quel mondo che cerchiamo di cambiare.

Bibliografia

- Allen J., Massey D., Sarre P., a cura di (1999). *Human Geography Today*. Cambridge: Polity Press.
- Anderson B. (2010). Preemption, Precaution, Preparedness: Anticipatory Action and Future Geographies. *Progress in Human Geography*, 34(6): 777-98. DOI: 10.1177/0309132510362600
- Canigiani F., Carazzi M., Grottanelli E., a cura di (1981), *L'inchiesta sul terreno in geografia: relazioni, contributi e interventi del Convegno di studio organizzato da Geografia Democratica a Firenze il 27 e 28 Aprile 1979*. Torino: Giappichelli.
- Celata F. (2021). Intorno a Geografia Democratica. Fra Marx e Foucault, l'Italia e l'Ammerica'. In: Cevasco R., Gemignani C., Poli D., Rossi L., a cura di, *Il pensiero critico fra geografia e scienza del territorio*. Firenze: Firenze University Press.
- Cosgrove D., Jackson P. (1987). New Directions in Cultural Geography. *Area*, 19(2): 95-101. DOI: 10.1111/area.12287
- dell'Agnese E. (2008). Geo-Graphing: Writing Worlds. In: Cox K.R., Low M., Robinson J., a cura di, *The SAGE Handbook of Political Geography*. London: SAGE.
- Dematteis G. (1980). Tra Foucault e Hérodote c'è di mezzo Marx. *Hérodote/Italia*, nn. 2-3: 9-13.
- Id. (1985). *Le Metafore della terra. La geografia umana tra mito e scienza*. Milano: Feltrinelli.
- Id. (2021). *Geografia come immaginazione. Tra piacere della scoperta e ricerca di futuri possibili*. Roma: Donzelli.
- Fall J.J., Minca C. (2013). Not a Geography of What Doesn't Exist, but a Counter-Geography of What Does: Rereading Giuseppe Dematteis' *Le Metafore Della Terra*. *Progress in Human Geography*, 37(4): 542-63. DOI:10.1177/0309132512463622
- Farinelli F. (1987). Recensione a Dematteis G. 'Le metafore della terra'. *Rivista Geografica Italiana*, 94: 211-214.
- Foucault M. (2013). *Mal fare, dir vero. Funzione della confessione nella giustizia*. Torino: Einaudi.
- Hall S. (2006). *Politiche del quotidiano: culture, identità e senso comune*. Milano: Il Saggiatore.
- Massey D. (2005). *For Space*. London: SAGE Publications.
- Minca C. (2008). Tra cosmopolis e nazione. *Rivista Geografica Italiana*, 115(4): 459-481.

Vincenzo Guarrasi*

La geografia poetica di Beppe Dematteis

Geografia come immaginazione è un dono inatteso. La geografia italiana ha motivo di essere grata alla casa editrice Donzelli e al promotore dell'opera, Arturo Lanzani, che dal 1985 offre una sponda urbanistica alle più importanti voci del panorama geografico italiano e in particolare a Beppe Dematteis (lo so, dovrei chiamarlo Giuseppe, così reclama l'anagrafe, ma come Beppe è conosciuto da tutti coloro – e sono veramente tanti – che hanno avuto occasione di scoprirlo e di abbeverarsi a tale inesauribile fonte).

Proviamo a estrapolare dall'introduzione dell'Autore il seguente brano:

... l'ambiguità della descrizione geografica non è solo ciò che le permette di fare da mediatrice tra le scienze umane e quelle analitiche, così come la geografia poetica non è solo quella della scoperta. L'indeterminatezza delle immagini metaforiche, evocando e comunicando il non esplicitabile e suggerendo l'invisibile attraverso il visibile, ha come effetto di aprire ciò che la 'razionalità cartografica'¹³ tende a chiudere, di fluidificare i significati troppo solidi, di renderli comunicabili nell'interazione discorsiva. Ricuperando quella carica emotiva che è necessaria per stabilire un corretto rapporto con i luoghi e con chi ci vive, essa opera come *poiesis* nel senso etimologico di fare, *enact*, eseguire per mezzo di pratiche comunicative dialogiche, che partecipano alla trasformazione dei luoghi interagendo con il vissuto dei loro abitanti.

Questo brano condensa in sé il programma di una vita¹⁴ di ricerca – quella di Dematteis – e, al tempo stesso, il comune sentire di una generazione di geografi, che si formò tra la fine degli anni settanta e la prima metà degli anni ottanta. Sì,

* Professore emerito del Dipartimento Culture e Società dell'Università di Palermo, vincenzo.guarrasi@unipa.it.

¹³ Il richiamo, dichiarato, è alla critica della ragione cartografica di Franco Farinelli.

¹⁴ Anzi di due, se pensiamo al sodalizio scientifico con la sua compagna di una vita, Carla Lanza Dematteis, cui mi piace qui dedicare un affettuoso pensiero.

Saggio proposto alla redazione il 28 agosto 2021, accettato il 14 settembre 2021.

questa è la tesi di fondo che intendo sostenere: la comunità dei geografi italiani è tale perché si è forgiata in quegli anni all'interno di un duro e ravvicinato confronto con la transizione italiana.

Una comunità scientifica nazionale che, sino ad allora, aveva mosso passi stanchi all'ombra delle grandi tradizioni geografiche estere (tedesca, francese o anglosassone) ha un sussulto e acquista tono e personalità. Tutto inizia con il Convegno dal titolo *L'inchiesta sul terreno in geografia*, organizzato a Firenze da Geografia Democratica nell'aprile del 1979. In quella sede si comincia a respirare un'aria nuova e la propensione alla ricerca sul campo – pratica comune a tutte le scienze sociali – viene rivendicata come una necessità per rimettere la geografia italiana al passo con i tempi in un momento di rapida trasformazione della società italiana, di lotte operaie e studentesche e di profondi rivolgimenti sociali.

Il posizionamento della nuova generazione di geografi italiani non poteva avvenire in modo più netto e chiaro: il nume tutelare di questa generazione non poteva essere che Lucio Gambi, l'eretico professore della Statale di Milano, ma lo spirito guida fu, senza dubbio, Beppe Dematteis. Tale posizionamento fu un gesto coraggioso, anzi per la verità un po' avventato, e ce ne accorgemmo in occasione della prima tornata dei giudizi d'idoneità previsti dalla Riforma universitaria (la 382 del 1980). Per gli aderenti a Geografia Democratica, piuttosto che un'occasione di consolidamento, si trasformò in una vera e propria decimazione. Soltanto nel 1984, con la seconda tornata dei giudizi d'idoneità, una parte consistente dei 'reprobi' fu ammessa, per così dire, agli esami di riparazione e poté approdare al nuovo ruolo di professore associato. Si registrò così una battuta d'arresto di quattro anni nella carriera accademica di un'intera generazione.

Parallelamente, però, sotto la pressione di Geografia Democratica, avveniva un importante mutamento nella struttura associativa dei geografi italiani: al Comitato dei Geografi Italiani (COGEI), composto solo da professori ordinari, si sostituì l'Associazione dei Geografi Italiani (AGeI), con una ben più ampia base associativa. E alla nuova struttura associativa toccò il compito di rilanciare la riflessione critica sulle teorie e sui metodi della ricerca geografica: cosa che avvenne solo un anno dopo nel Convegno di Varese promosso per l'appunto dall'AGeI nel 1980 e dedicato a *La ricerca geografica in Italia (1960-1980)*. Se sul piano delle carriere individuali si era registrata una severa battuta d'arresto, sul piano associativo e del confronto delle idee il mutamento della geografia italiana innescato da Geografia Democratica si rivelò inarrestabile.

Nel frattempo, proprio nel 1980 si avvia un progetto di ricerca che non potrà non consolidare il ruolo di Dematteis come guida della nuova generazione.

Lo stesso Dematteis in *Progetto implicito. Il contributo della geografia umana alle scienze del territorio*, riassume così questo momento decisivo della sua biografia scientifica: “[L'Autore] tra la fine degli anni '70 e i primi anni '80 avviò una

riflessione teorica sulla natura metaforica delle rappresentazioni geografiche il cui percorso successivo è ampiamente documentato in questo libro. Nei primi anni '80 coordinò le ricerche del gruppo Gram dell'Associazione dei geografi italiani sulla rivalorizzazione delle aree periferiche e marginali in Italia e si occupò in particolare del fenomeno della contro-urbanizzazione [...]” (Dematteis, 1995, p. 122).

In un altro testo Giuseppe Dematteis rielabora l'esperienza del GRAM in questi termini:

GRAM (Gruppo Rivalorizzazione Aree Marginali) è il nome di un gruppo di lavoro dell'Associazione Geografi Italiani (AgeI) che operò tra il 1980 e il 1986. I risultati vennero raccolti in tre volumi: uno a cura di C. Cencini, G. Dematteis e B. Menegatti (1983) dedicato a un'analisi geo-demografica delle regioni italiane, con saggi introduttivi metodologici; un secondo a cura di U. Leone (1986) su casi di studio a scala subregionale; un terzo, sempre a cura di U. Leone (1988), dedicato a riflessioni di carattere metodologico e problematico generale.

A questi lavori parteciparono una cinquantina di ricercatori, appartenenti a 21 sedi universitarie. Quando il programma ebbe inizio quasi tutti i partecipanti avevano meno di quarant'anni [...] (Dematteis, 2001, p. 157).

Tra i frutti non trascurabili del Gram sono dunque da annoverare:

- la formazione attraverso la ricerca sul terreno di una generazione di studiosi¹⁵,
- l'accreditamento della disciplina tra le scienze dell'economia, della società e del territorio come capace di dare uno specifico apporto alla comprensione e alla messa in opera di forme di sviluppo locale¹⁶;
- l'apertura di un terreno di confronto interdisciplinare sul difficile terreno dello sviluppo locale e dell'innovazione territoriale¹⁷.

In quell'arco di tempo, si trova, per così dire, in incubazione l'opera che sarà destinata a segnare un punto di non ritorno nella storia della geografia italiana, assegnando a tutti i ricercatori pur di diversa ispirazione un grado di libertà in più: per i tipi della casa editrice Feltrinelli esce nel 1985 il volume più innovativo e dirompente di Dematteis: *Le metafore della Terra. La geografia umana tra mito e scienza*.

¹⁵ Circa la metà di essi ha poi ricoperto un posto di prima fascia in discipline geografiche.

¹⁶ Significativa fu ad esempio la partecipazione di geografi del Gram al Progetto Finalizzato del CNR “Economia italiana”. Ma da non trascurare mi sembrano pure la partecipazione alla stesura del volume *Geografia politica delle regioni italiane* curato da Pasquale Coppola (1997) e il fatto che all'avvio dei progetti cofinanziati del Murst nel 1997 i primi progetti coordinati da geografi finanziati furono quelli proposti da due coordinatori del Gram: Bruno Menegatti (Sviluppo sostenibile) e Vincenzo Guarrasi (Sistemi informativi geografici).

¹⁷ Basti qui ricordare due preziosi strumenti offerti al dibattito interdisciplinare dall'editrice Rosenberg & Sellier, e cioè la collana e la rivista *Sviluppo locale* (diretta da Giacomo Becattini e co-diretta da due geografi, Sergio Conti e Fabio Sforzi).

Una generazione di geografi che dall'opera di Bagnasco (1977) aveva tratto spunto per interrogarsi a tutto campo sulla transizione dal fordismo all'accumulazione flessibile, sulla riscoperta del locale e l'innovazione territoriale, sull'emergenza di reticoli e relazioni non gerarchiche nella struttura degli insediamenti italiani, si trova in mano uno strumento prezioso per misurarsi con i linguaggi e i fondamenti epistemologici stessi delle scienze contemporanee.

La geografia italiana è così pronta per uscire dal ristretto ambito disciplinare e dagli angusti confini nazionali e confrontarsi con le più stimolanti esperienze di ricerca di tipo transdisciplinare e transnazionale.

Ne trarrà beneficio anche l'assetto interno degli studi geografici: da allora una nazione plurale come l'Italia si potrà manifestare anche attraverso una pluralità di voci geografiche¹⁸. In ogni contesto territoriale – cioè in ogni sede universitaria – si potranno sviluppare stili di ricerca, problematiche e orientamenti diversificati senza scandalo per nessuno.

Spero di non essermi lasciato travolgere dalla passione di quegli anni e di non avere rievocato quanto avvenuto allora con troppa enfasi. Per mitigare gli effetti di un approccio biografico e rievocativo, provo a coniugarlo adesso con uno sguardo da "lontano". Mi domando allora: cosa vive e cosa, inevitabilmente, è morto di questo profondo rinnovamento degli studi geografici in Italia? Siamo sicuri di non avere abbassato la guardia sul piano critico rispetto alle tendenze di sviluppo di un sistema economico e territoriale improntato a un netto predominio del capitale finanziario?

Qualcosa certamente non ha funzionato se è vero che proprio negli anni dell'affermazione del nuovo approccio agli studi geografici si è avviato quel profondo mutamento degli assetti e delle politiche che risponde al nome di Neoliberismo (Harvey, 2007), che ha contribuito, sotto l'incalzare del capitale finanziario, a rendere pura fantasmagoria le diversificate forme locali dello sviluppo economico politico e culturale, spuntando così le armi più incisive del pensiero critico e operativo¹⁹ in geografia come nelle altre scienze sociali e territoriali.

Inoltre, oggi, nell'epoca segnata dal riscaldamento globale risuona ancora con grande forza il monito, lanciato nei confronti della letteratura e della cultura uma-

¹⁸ Il riferimento è a Guarrasi, 2011, in cui ho provato a illustrare la varietà delle forme ambientali, economiche, politiche e culturali presenti nel nostro paese facendo ampio ricorso alla letteratura geografica degli ultimi cinquant'anni.

¹⁹ "Per saggiare se la geografia ha un futuro si potrebbe provare nei prossimi anni a fare ciò che è largamente mancato sino a oggi, cioè un tipo di geografia al tempo stesso critica e operativa. Critica nel senso che non accetta di *rappresentare* la realtà in nome di un potere o di un ordine dato, senza esercitare sul rapporto tra questo e il territorio una riflessione e un giudizio. [...] Operativa nel senso che non si limita a dibattere e a criticare, ma interviene praticamente, esplorando e indagando in modo sistematico *le condizioni geografiche della trasformazione*, assieme alle forze sociali capaci di realizzarla"; Dematteis, 1980, cit. in Dematteis, 2007.

nistica in generale²⁰, contenuto nell'opera di Amitav Ghosh (2016). Non possiamo non constatare che i persistenti appelli dei climatologi e degli scienziati ambientali, se non hanno avuto adeguato ascolto nelle sedi politiche e istituzionali, hanno trovato sino ad oggi un'eco troppo scarsa anche nelle sedi del dibattito geografico. Brilla come eccezione il bel volume dal titolo *Il cambiamento climatico in prospettiva geografica. Aspetti fisici, impatti, politiche* di Marco Bagliani, Antonella Pietta e Sara Bonati che si avvale della prefazione, non a caso, del nostro Beppe Dematteis. Ancora una volta la metafora euristica lo ha portato all'esplorazione e alla scoperta di mutamenti di natura epocale.

Un'ultima considerazione mi resta da fare. La comunità dei geografi italiani è tornata a interrogarsi sull'indagine sul terreno a Firenze nel 2004²¹. In quella circostanza abbiamo avuto modo di constatare che un'ulteriore faglia si era prodotta nel nostro rapporto con la Terra, determinando un ulteriore squilibrio tra le quattro funzioni della conoscenza: immaginare, misurare, rappresentare e indagare. Per effetto dell'invasione del virtuale in ogni delicato ganglio della vita sociale, la relazione tra il mondo delle interazioni umane e la superficie terrestre ha conosciuto un incremento di complessità tale da scoraggiare anche gli animi più arditi. Ma è proprio lì che ci tocca operare. Lì che bisogna rilanciare e tornare a dire con Dematteis che la poetica della scoperta geografica deve saggiare la propria efficacia perché l'immaginazione geografica possa continuare ad avere corso e configurare scenari di intervento più coerenti con il naturale flusso degli eventi terrestri.

Bibliografia

- Bagliani M., Pietta A., Bonati S. (2019). *Il cambiamento climatico in prospettiva geografica. Aspetti fisici, impatti, politiche*. Bologna: Il Mulino.
- Bagnasco A. (1977). *Tre Italie. La problematica territoriale dello sviluppo italiano*. Bologna: Il Mulino.
- Chakrabarty D. (2021). *The Climate of History in a Planetary Age*. Chicago: University of Chicago Press.
- Coppola P., a cura di (1997). *Geografia politica delle regioni italiane*. Torino: Einaudi.
- Dematteis G. (1980). La risposta dei geografi ai problemi di conoscenza posti dallo sviluppo della società italiana. In: Corna Pellegrini G., Brusa C., a cura di, *La ricerca geografica in Italia 1960-1980*. Varese: Ask Edizioni, 483-489.

²⁰ Segnalo, con l'occasione, due opere recenti che costituiscono in questo campo dei riferimenti molto avanzati anche per noi geografi: Latour, 2020; Chakrabarty, 2021.

²¹ L'occasione fu data dal convegno internazionale "Conoscere il mondo. Vespucci e la modernità" tenutosi a Palazzo Vecchio nei giorni 28-29 ottobre di quell'anno. Il convegno era articolato in quattro sessioni: Immaginare, Rappresentare, Misurare e Indagare. Cfr. *Rivista Geografica Italiana*, 112 (2005), 3/4: 489-696.

- Id. (1985). *Le metafore della Terra. La geografia umana tra mito e scienza*. Milano: Feltrinelli.
- Id. (1995). *Progetto implicito. Il contributo della geografia umana alle scienze del territorio*. Milano: FrancoAngeli.
- Id. (2001). L'esperienza del GRAM: primi passi verso una geografia dei sistemi territoriali locali. In: Stanzone L., a cura di, *Le vie interne allo sviluppo del Mezzogiorno*, Napoli: Istituto Universitario Orientale – Dipartimento di Scienze sociali, 157-66.
- Id. (2007). Come fare ricerca? L'insegnamento di Anna. In: Dansero E. *et al.*, a cura di, *Geografia, società, politica. La ricerca in geografia come impegno sociale*. Milano: FrancoAngeli.
- Id. (2021). *Geografia come immaginazione. Tra piacere della scoperta e ricerca di futuri possibili*, Postfazione di Arturo Lanzani. Roma: Donzelli.
- Geografia Democratica (1979). *L'inchiesta sul terreno in geografia*, a cura di Canigiani F., Carazzi M. e Grottanelli F. Torino: Giappichelli.
- Ghosh A. (2016). *La grande cecità. Il cambiamento climatico e l'impensabile*. Milano: Neri Pozza.
- Guarasi V. (2011). La nazione plurale. Nazione e narrazione. In: Ricci A., a cura di, *Geografie dell'Italia molteplici*. Roma: Società Geografica Italiana.
- Harvey D. (2007). *Breve storia del neoliberismo*. Milano: Il Saggiatore.
- Latour B. (2020). *La sfida di Gaia. Il nuovo regime climatico*. Roma: Meltemi.

Michele Lancione*

Il corpo e l'uso politico della metafora geografica

Le descrizioni geografiche possono essere evidenti o immaginifiche, ma sono in entrambi i casi metaforiche. Quel loro essere *metafora* – quel loro richiamare un punto nel mondo e, nel richiamo, riverberare un affetto che va oltre se stesso – è insito nella pratica geografica, nel suo pensiero e nella sua enunciazione. E quindi, dice Dematteis, la componente poetica della geografia è ineludibile. Uno non può scegliere se farne a meno, ma solo posizionarcisi: può ridurne al minimo la portata, correndo dietro a una sorta di funzionalismo, o amplificarne la carica, e quindi lavorare verso quella che il geografo torinese chiama una “geografia metaforica, immaginativa, aperta, poetica, non deterministica e nichilista” (p. 6). Trovo questa definizione, che è anche una dichiarazione di intenti, di una bellezza e di una forza rara: non è una chiamata a descrivere il mondo com'è, ma un invito ad abbracciare a pieno il processo creativo insito in ogni descrizione.

Anche se Dematteis non usa questo linguaggio, e non si rifà direttamente a questa problematica, il suo invito ad una pratica geografica conscia del suo potere poeticamente creativo, e quindi potenzialmente sovversivo, ha a che fare, inevitabilmente, con l'aspetto 'situato' di ogni pratica. L'atto geografico – che sia la descrizione coi piedi, o quella da dietro una scrivania – è un assemblaggio non solo di approcci, saperi, e spazi relazionali da leggere alla luce dei primi, ma anche di corpi che fanno quelle letture, e delle loro relative posizioni di privilegio o vessazione (e le loro mutevoli sfumature di grigio) all'interno di quelle stesse relazioni. La produzione di metafore geografiche, e la loro lettura, è quindi sempre un affare non solo di mondo, ma anche di corpo – dove l'ultimo non è certamente inteso come principe *pensante*, ma come oggetto in “una rete di relazioni tra oggetti privi di caratteri definiti” che è il mondo (p. XIII).

* Politecnico di Torino, DIST - Dipartimento Interateneo di Scienze, progetto e politiche del territorio, Viale Pier Andrea Mattioli, 39, 10125 Torino, michele.lancione@polito.it.

Saggio proposto alla redazione l'1 settembre 2021, accettato il 14 settembre 2021.

Apparirà forse strano, ma leggendo *Geografia come immaginazione* ho pensato spesso a Audrey Lorde, per l'importanza che la poesia aveva per la stessa, e, più in generale, a tutta quella corrente di geografe femministe, anti-razziste, e queer, che da anni continuano a spingere per 'altre' metafore: per conoscenze e pratiche geografiche che non si dissocino solo dal positivismo e funzionalismo della materia, ma anche dalle sue radici coloniali, patriarcali, classiste e violentemente bianche (Katz, 1994; Massey, 1993; Oswin, 2010; Roy, 2020; Rose, 1997). Il messaggio principe di Dematteis si situa lateralmente (per riprendere la bella conclusione di Lanzani al volume), o forse più precisamente, trasversalmente, rispetto alle questioni care alla nuova geografia critica femminista e non, ma non è 'altro' rispetto alle stesse. Se le questioni di metodo e i riferimenti teorici sono diversi, c'è una sorta di ritornello di fondo, una riverberazione epistemologica e politica (Guattari, 1995), che mi pare abbia venature simili: da un lato è l'urgenza a non silenziare le nostre letture del mondo in nome di un progetto totalizzante; dall'altro è l'insistenza nel porre al centro del discorso il possibile e la sua immagine, ovvero il politico come affermazione e non solo contestazione (in Dematteis questo è chiaro, tra le altre cose, nel suo flirtare con l'ontologia positiva – come filosofia del fare – di Deleuze e Guattari). In quel che segue intreccio alcuni ragionamenti al riguardo, senza pretesa esaustiva, né di commentario *tout-court* agli scritti di Giuseppe.

Corporeo, corporale, corporalità

In un recente contributo, Saidiya Hartman racconta la storia di Esther Brown, una giovane donna afro-americana che viveva ad Harlem al tempo della prima guerra mondiale, la quale “odiava lavorare, le condizioni di lavoro quanto l'idea stessa di lavoro” (Hartman, 2018, p. 468)²². Come altre donne e uomini neri del suo e del nostro tempo, Esther resiste alle pressioni disciplinari della vita quotidiana passeggiando all'aperto. Nel suo bellissimo saggio, Hartman ci dice che i modi in cui i corpi si muovono hanno a che fare con più del semplice andare e venire: nel suo passeggiare, Esther costruisce una modalità differenziale di essere, un modo altro di abitare, ad Harlem e nel mondo (Lancione, 2020). Il suo camminare è una contestazione aperta all'habitus dominante, alla richiesta che il suo corpo stia fermo, lavori, e si tolga dai piedi dei bianchi. Il “[w]andering and drifting” di Esther e delle sue coetanee non ha semplicemente a che fare con la sopravvivenza, o la ‘resilienza’, ma rappresenta invece la modalità con la quale, dice Hartman, lei “si è impegnata nel mondo e *come lo ha percepito*” (Hartman, 2018, p. 468, mio corsivo). Da un lato vi è un impegno – senza organizzazione, senza politica dichiarata, senza riconoscimento – ma dall'altro vi è una lettura e percezione del reale che diagramma, che cartografa relazionalmente, un 'altro' modo di stare al mondo. La

²² Tutte le traduzioni dai testi in inglese sono dell'autore.

metafora della terra che fa Esther è politica nella sua incarnazione della precarietà e nella sua re-iscrizione di quella stessa precarietà nella geografia urbana razzializzata di Harlem. È una “rivoluzione in chiave minore”, una forma di resistenza che “was driven not by uplift or the struggle for recognition or citizenship, but by the vision of a world that would guarantee to every human being free access to earth and full enjoyment of the necessities of life, according to individual desires, tastes, and inclinations” (*ibid.*, p. 471).

Secondo la geografia del potere costituito di quegli anni, in quella New York, il corpo di Esther Brown non doveva muoversi così. Lei però cammina, immagina prima, e poi occupa, uno spazio relazionale che non dovrebbe occupare, e così facendo traccia un ritornello contro-politico, una riverberazione *black* contro l'espulsione e l'estrazione (Simone, 2016), che arriva fino a noi perché taglia in due ciò che è possibile, e ciò che non lo è, nella città razzializzata statunitense (Gibbons, 2018; Roy, 2019; Shabazz, 2015). Quello è un corpo pericoloso perché narra di geografie inabitabili, eppure abitate (Simone and Lancione, forthcoming), e che viene perciò catturato e gettato nel sistema della giustizia penale, nel tentativo di istituzionalizzare la sua libertà, di ricatturarla all'interno di abituali modalità di cancellazione e occultamento, in una matrice *espropriativa* che collega prigione, ghetto e piantagione (Gilmore, 2007). Ma Esther e le sue coetanee si rifiutano di stare ferme o in silenzio. Creano così tanto rumore e così tanta rabbia in prigione che il loro canto si riverbera nella memoria di coloro che lo hanno sentito, e arriva fino a noi, grazie anche al lavoro di pensatrici critiche e attiviste che ne hanno tenuta viva esempio e memoria. Una “coreografia del possibile” quest'ultima, come sottolinea Hartman (p. 468), che è stata messa a tacere, segmentata, e racchiusa dai canoni del discorso “politico” e accademico: “the potentiality of their lives has remained unthought because no one could imagine young black women as social visionaries, radical thinkers, and innovators in” (*ibid.*, p. 470).

Le metafore della terra di Esther e di tutta una moltitudine di individui e gruppi quotidianamente espropriati, marginalizzati e sottoposti a violenze estrattive radicate in storie lunghe come tutto l'Occidente, sono perdute se le si pensa solo in termini di resilienza, o come romantiche istanze di vita ai margini. Il nocciolo della questione è leggere la *precarietà come politica*, non solo nel senso (parzialmente problematico) inteso da Butler, come fondante di una umanità condivisa, ma nel senso che Dematteis intende come ‘milieu’: la costruzione di un territorio attraverso il quale si *afferma* nel qui e nell'ora, nonostante tutto, un modo di vita, che è quindi anche una politica indicativa su come abitare il mondo. Questo in parte ritorna al discorso di hooks sulla dignità della vita ai margini (hooks, 1990), ma più profondamente significa cogliere quello che altrove ho definito la “propositional politics”, la politica proposizionale, che emerge da come i corpi si incontrano, si muovono, e affermano collettivamente *il loro modo di fare cura* – di fare politica di vita – *per loro stessi* (Lancione, 2019).

In questo senso il corpo non è solo il luogo in cui gli effetti di precedenti espropriazioni, violenze e spostamenti, sono vissuti e sentiti, ma anche il terreno attraverso il quale la precarietà si combatte vivendoci attraverso, producendo narrazioni autonome e ‘intenzionali’ *anche* se non dichiarate e subconsce (Ahmed, 2014). La centralità del corpo non sta, quindi, solo nel suo essere luogo principe dell’esperienza, ma anche nel suo essere l’ambito immediato e immanente dove costruzioni del mondo che vanno oltre come a quel corpo è stato detto di vivere, o di abitare, si assemblano. L’essere un prodotto di precarietà e, allo stesso tempo, produttore di intenzionalità vitale, rende la corporalità centrale per una narrazione geografica attenta a non silenziare l’altro e l’altrui. Per una narrazione geografica, per dirla con Dematteis, volta non a contenere, ma a *dispiegare*. Seguendo Eszter ovunque vada, al suo ritmo, possiamo ascoltare una melodia che parla di come sia possibile abitare la città razzializzata americana altrimenti, *e da lì* – da quella intersezione più che da qualunque altro luogo – costruire una narrazione geografica che racconti come preoccupazioni individuali siano riverberate in affetti collettivi, e quindi, così narrando, scegliere chi sostenere, e da che parte stare.

L’uso situato della metafora

Pochi hanno scritto più potentemente di Audre Lorde di questi terreni corporei. Ci sono due elementi dei suoi scritti che mi sembrano particolarmente rilevanti per pensare al rapporto tra descrizione geografica, corpo e politica. Il primo è il suo appello a guardarsi dentro prima di guardare fuori, a tornare per un momento all’individuo e al suo spazio nel mondo prima di concepire un’azione collettiva (che può essere anche solo una forma discorsiva che si inserisce in un ambito politico più ampio del sé). Per Lorde il punto di partenza non è la negazione – mascolina – della paura, o il rifiuto dell’ignoto. Piuttosto, dice: *abbiate paura*, perdetevi, e poi venite ad affrontare il vostro disgusto per l’altro, perché è solo da quel luogo, dall’incarnazione della propria paura, che il politico può essere articolato. Lorde – che scrive pensando alla violenza della razzializzazione – ci chiede di liberare la nostra paura per l’altrui affrontandola strumentalmente, nel senso di usarla come veicolo di incontro che ci possa portare oltre noi stessi. Scrivendo con passione contro il distacco accademico, la tolleranza e il silenzio reazionario, ci chiama a un allineamento personale che ha profonde implicazioni collettive: “Racism and homophobia are real conditions of all our lives in this place and time. *I urge each one of us here to reach down into that deep place of knowledge inside herself and touch that terror and loathing of any difference that lives there. See whose face it wears. Then the personal as the political can begin to illuminate all our choices*” (Lorde, 1984, p. 106; enfasi nell’originale).

Per Lorde, solo affrontando intimamente la nostra avversione alla differenza possiamo rendere operativa una connessione tra il personale e il politico. Ma co-

me lo facciamo? Un altro passaggio, da uno dei suoi potenti saggi sulla poesia, ci aiuta: “As we learn to bear the intimacy of scrutiny and to flourish within it, as we learn to use the products of that scrutiny for power within our living, those fears which rule our lives and form our silences begin to lose their control over us” (Lorde, 1984, p. 25).

Lorde ci esorta a prendere sul serio il corpo, come sito per una politica anti-razzista, ma anche come luogo pragmatico di apprendimento, che è la ragione per cui, a mio avviso, il suo messaggio permette di operazionalizzare alcune delle suggestioni contenute negli scritti di Dematteis. Come si fa, concretamente, nel qui e nell’ora, a lavorare per una “geografia metaforica, immaginativa, aperta, poetica, non deterministica e nichilista” (p. 6), se non si lavora, in primis, su quello che Lorde chiama “intimità di scrutinio”, ovvero l’atto riflessivo – prima individuale, ma orientato al collettivo – del questionare la posizione del nostro assemblaggio corporale (il suo sesso, il colore della sua pelle, la sua iscrizione di classe) nella cartografia sociale che ci è dato abitare?

Centrare tale riflessione intersezionale è fondamentale per non cadere in una falsa apertura, ovvero in una lettura del mondo che è sì *aperta* – perché rifiuta il precetto positivista dell’oggettività della Scienza – ma solo *relativamente a se stessa*, perché non prende adeguatamente in considerazione le conseguenze, epistemiche e materiali, della propria collocazione nel mondo. In altre parole, la riflessione di femministe anti-razziste come Lorde invita non solo a dichiarare, ma anche a praticare, il che cosa si sta immaginando e per chi *a partire* da chi siamo e dalle nostre paure di esserlo (Nash, 2019). Ovviamente tutto ciò, come si è detto, non è nuovo alla Geografia, grazie a geografe femministe come Massey, Katz, Rose, Pain e molte altre che hanno da anni spinto in questa direzione, ovvero quella di leggere il territorio geografico come indissolubile dalla corporalità; si veda il recentissimo volume edito da Peake, Koleth, Tanyildiz, Reddy e patrick/dp (2021) per una bella discussione dello stato dell’arte del pensiero femminista nell’ambito della geografia urbana.

Tornare a Lorde permette, però, di relazionare questi approcci intersezionali in modo più diretto con il lavoro di Dematteis, perché entrambi, con le dovute e ampie differenze, sono preoccupati dalla potenza creativa e politica della poesia e della metafora come veicolo attraverso il quale *situarsi* all’interno delle intersezioni che formano il vivere planetario, l’ecologia dell’esistente. Ma c’è di più. Lorde e le geografe femministe e queer permettono di estendere ulteriormente la questione ‘politica’ della metafora geografica nel loro richiamo a concepire il testo, la narrazione, e la più ampia *knowledge production* non solo come espressione di qualcosa utile a spiegare qualcos’altro, ma come un centrare il sentire emozionale, e la più ampia economia di relazione affettive che ci sta intorno, come un modo di *agire sul racconto del mondo*. In questo senso, mettere in relazione il pensiero poetico

di Dematteis con l'approccio femminista è volto a invocare un uso situato della metafora, che è quindi politico: perché legato a doppio filo con le condizioni che permettono a quella stessa metafora di esistere.

Se si accetta di vivere in un mondo relazionale in cui il proprio 'io' non è altro che una cartografia in divenire – tra biologie, economie, politiche e affetti – o si produce sapere situandosi al di fuori delle condizioni attraverso le quali quello stesso io è costruito, e quindi si fa un'operazione di violenta estrazione funzionale alla riproduzione di ciò che può fiorire attraverso quel distacco (la gestione e quindi creazione dell'*altro*, e tutto ciò che ne deriva), o si ricerca attivamente di stare vicino, di tracciare, quelle relazioni e quindi di guardare il mondo attraverso di esse. La prima è la classica modalità che porta al silenziamento scientifico e poi alla gestione dell'*altro* (Foucault, 2016): quella che non vede né politica, né liberazione, nel camminare a casaccio di Esther. La seconda è la modalità che, per parafrasare Lorde, "sente, e quindi può essere libera". La modalità che sa che ogni cosa detta, ogni riga scritta, ogni metafora utilizzata è un prendere posizione relativo alla propria posizione – e a quella dei propri simili – nel mondo.

Aperture

Nel saggio di chiusura alla collezione in oggetto, Dematteis chiede:

[C]he cosa descriverà la geografia se l'evoluzione del mondo è vista come un flusso dove l'ordine delle cose e i principi delle trasformazioni non rispondono a teorie astratte, a leggi prevedibili, ma sono immanenti nel loro svolgersi? Dal lato la geografia viene liberata dalla missione impossibile di spiegare l'inspiegabile [...]. Dall'altro questa visione evolutiva storicizzata fa sì che le rappresentazioni geografiche [...] possano sfuggire ai rischi del feticismo e dell'ideologia puramente conservatrice di cui s'è detto [...] In tal modo lo spazio geografico non sarà più usato per mostrare stati di cose solidificati, *ma per scoprire le propensioni insite in essi, per passare dalla necessità dei fatti al dispiegarsi delle possibilità che essi racchiudono* (pp. 157-158, mia enfasi).

In questo breve commentario ho portato l'urgenza politica del descrivere metaforico di Dematteis in dialogo con l'urgenza poetica del femminismo anti-razzista di Lorde, e altre, ripreso ormai a più mani da molte e molti pensatori geografici contemporanei. Lo scopo è duplice. Da un lato, ho voluto sottolineare come Dematteis chieda, apertamente, di prendere una posizione chiara nell'utilizzo della metafora: la pratica metaforica non è un robina con cui si descrive, ma un modo di cartografare l'immanente potenzialità del mondo. E questo non è un invito da poco, considerata la quantità di 'sapere' geografico che spreca le sue energie e risorse in *commentari* – su politiche e azioni di governo del territorio locale – senza spingere, senza aprire, senza far vedere i mondi possibili che ancora esistono, ma non sono funzionali, al modello di sviluppo dominante. In secondo luogo, ho

voluta ricentrare la questione del corpo e della corporalità come mezzo attraverso il quale intraprendere il corso indicato da Dematteis. Non esiste metafora al di fuori della situazione, del contesto relazionale, in cui viene creata e il creatore non è esterno a tale contesto. Ne deriva che una attenta lettura del proprio posizionamento relazionale, e una chiara spinta per connettere tale posizionamento alla creazione di un discorso collettivo che vada oltre il sé, sono imprescindibili per un uso politico della Geografia. Se siamo veramente interessate a ‘ricercare futuri possibili’, la metafora può, e deve essere, apertamente, gioiosamente e politicamente di parte.

Bibliografia

- Ahmed S. (2014). *Willful Subjects*. Durham, NC: Duke University Press.
- Foucault M. (2016). *Abnormal. Lectures at the College de France 1974-1975*. London and New York: Verso.
- Gibbons A. (2018). *City of Segregation. 100 Years of Struggle for Housing in Los Angeles*. London-New York: Verso.
- Gilmore R.W. (2007). *Golden Gulag*. 1st ed. University of California Press. www.jstor.org/stable/10.1525/j.ctt5hjht8
- Guattari F. (1995). *Chaosmosis. An Ethico-Aesthetic Paradigm*. Indianapolis: Indiana University Press.
- Hartman S. (2018). The Anarchy of Colored Girls Assembled in a Riotous Manner. *South Atlantic Quarterly*, 117(3): 465-90. DOI: 10.1215/00382876-6942093
- hooks b. (1990). Marginality as site of resistance. In: Ferguson R., ed., *Out There: Marginalization and Contemporary Cultures*. Cambridge MA: MIT Press.
- Katz C. (1994). Playing the Field: Questions of Fieldwork in Geography. *The Professional Geographer*, 46(1): 67-72. DOI: 10.1111/j.0033-0124.1994.00067.x
- Lancione M. (2019). Weird Exoskeletons: Propositional Politics and the Making of Home in Underground Bucharest. *International Journal of Urban and Regional Research*, 43(3): 535-50. DOI: 10.1111/1468-2427.12787
- Id. (2020). Radical Housing: On the Politics of Dwelling as Difference. *International Journal of Housing Policy*, 20(2): 273-89. DOI: 10.1080/19491247.2019.1611121
- Lorde A. (1984). *Sister Outsider*. Milton Keynes: Penguin Random House.
- Massey D. (1993). Power Geometry and a Progressive Sense of Place. In: *Mapping the Futures: Local Cultures, Global Change*, edited by J. Bird, B. Curtis, T. Putnam, G. Robertson, and L. Tickner. London: Routledge.
- Nash J.C. (2019). *Black Feminism Reimagined. After Intersectionality*. Durham and London: Duke University Press.
- Oswin N. (2010). The Modern Model Family at Home in Singapore: A Queer Geography. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 35(2): 256-68. DOI: 10.1111/j.1475-5661.2009.00379.x

- Peake L., Koleth E., Tanyildiz G.S., Reddy N.R., and darren p./dp, eds. (2021). *A Feminist Urban Theory for Our Time. Rethinking Social Reproduction and the Urban*. Oxford: Wiley-Blackwell.
- Rose G. (1997). 'Situating Knowledges: Positionality, Reflexivities and Other Tactics'. *Progress in Human Geography*, 21: 305-20. DOI: 10.1191/030913297673302122
- Roy A. (2019). Racial Banishment. In: *Keywords in Radical Geography: Antipode at 50th*. New York: Wiley-Blackwell.
- Ead. (2020). "The Shadow of Her Wings": Respectability Politics and the Self-Narration of Geography. *Dialogues in Human Geography*, 10(1): 19-22. DOI: 10.1177/2043820619898899
- Shabazz R. (2015). *Spatializing Blackness: Architectures of Confinement and Black Masculinity in Chicago*. Chicago: University of Illinois Press.
- Simone, A. (2016). Urbanity and Generic Blackness. *Theory, Culture & Society*, 33 (7-8): 183-203. DOI: 10.1177/0263276416636203
- Id., Lancione M. (Forthcoming). From Dwelling in Liminalities to Thinking beyond Inhabitation. *EPD: Society & Space*.

Sara Luchetta*

*La letteratura come ponte: una lettura di
Geografia come immaginazione di Giuseppe Dematteis*

Nel tempo in cui la condivisione di prospettive e strumenti, oltre i confini disciplinari, si fa sempre più necessaria per la comprensione della realtà quotidiana, il dialogo fra geografia e studi umanistici è ormai una costante. In Italia, anche a causa della penuria di percorsi di studio in geografia, non è raro che studentesse e studenti che si formano nel campo delle lettere si avvicinino alla geografia per sviluppare, tramite la tesi e poi con il dottorato, percorsi di ricerca interdisciplinari in cui mettere al centro le configurazioni spaziali della cultura. Si tratta anche del mio caso: una laurea magistrale in Filologia moderna, alcuni corsi di geografia, e la curiosità nei confronti delle forme spaziali dell'appartenenza e della sua restituzione nel linguaggio letterario novecentesco. La letteratura è per tante e tanti, come per me, un sentiero per cercare di arrivare a sfiorare il rapporto fra le parole e le cose²³, fra narrazione e realtà. Nel mio percorso di ricerca, oltre alle voci che per prime, nel panorama italiano di studi geografici, hanno dedicato energie e riflessioni a quella che viene definita geografia letteraria²⁴, un ruolo centrale l'ha avuto *Le metafore della terra* di Giuseppe Dematteis (1985), in particolare il capitolo dedicato alla geografia come metafora. La riflessione sul tasso di figuralità del discorso geografico e sulle possibilità euristiche o analitiche delle metafore è stata la prima traccia da seguire per capire come le parole, e il loro comporsi in linguaggi diversi, possano guidare l'avvicinamento inesausto e inesauribile alla realtà materiale. Questo mio breve intervento intende dialogare con il nuovo libro di Giusep-

* Dipartimento di Economia, Università Ca' Foscari di Venezia, Cannaregio 873, Fondamenta San Giobbe, 30121 Venezia, sara.luchetta@unive.it.

²³ Richiamando le parole del titolo di uno dei testi di Michel Foucault, ma anche il titolo di un interessante blog dedicato al rapporto fra letteratura e realtà: www.leparoleelecose.it.

²⁴ Penso a *Fatto e finizione*, curato da Fabio Lando nel 1993 e a tutti i contributi che, nel nome della geografia umanistica e della geografia culturale, hanno definito i contorni dell'approccio italiano al rapporto fra geografia e letteratura.

Saggio proposto alla redazione il 7 settembre 2021; accettato il 14 settembre 2021.

pe Dematteis, *Geografia come immaginazione* (2021), andando a cercare i modi in cui la riflessione geografica si rapporta alla letteratura. L'intervento vuole partire da pensieri e categorie geografiche che si possono incontrare tra le pagine degli scrittori, passando poi per i punti di tangenza fra letteratura e geografia, e chiudendo con una riflessione sul ruolo della letteratura nella comprensione dell'ambiente montano italiano contemporaneo. Lo scopo è quello di parlare ancora una volta di come, nella sfida della complessità contemporanea, la letteratura possa essere uno dei protagonisti del discorso geografico, per "scoprire e descrivere soprattutto quello che non si vede ancora, cioè le potenzialità soggettive e oggettive che i territori offrono" (Dematteis, 2021, p. 55).

1. LA GEOGRAFIA NELLA LETTERATURA. – Uno dei primi obiettivi della geografia letteraria è quello di scovare all'interno dei testi le tracce di una geografia che rimane invisibile agli strumenti più classici delle analisi territoriali e dei loro discorsi formalizzati (Vallerani, 2013): la temporalità dello spazio, i legami fra l'umano e i luoghi, le relazioni fra gli elementi, la coesistenza di scale diverse, gli intrecci di prospettive in grado di restituire sguardi inediti e difficilmente immaginabili. La vocazione della letteratura è forse quella di raccontare la realtà senza doverla raccontare, e proprio per questa sua indipendenza²⁵ (in cui sta la diversità rispetto ad altri tipi di discorso) diventa voce originale della descrizione del mondo. Per Dematteis la letteratura è prima di tutto uno strumento attraverso cui parlare del pensiero geografico. Dunque, un luogo in cui cercare spunti di riflessione, in cui farsi delle domande molto prima che darsi delle risposte. Nel viaggio a tappe che è *La geografia come immaginazione*, la letteratura è una delle costanti, uno dei bagagli che l'autore si porta appresso. Le opere che questo bagaglio contiene sono da ricondurre soprattutto (anche se non solo) a due autori, Italo Calvino e Antoine de Saint-Exupéry.

A Calvino, cui è dedicato uno dei capitoli del libro²⁶, Dematteis fa riferimento prima di tutto con una dichiarazione di debito. Le opere dello scrittore, infatti, contengono per l'autore *modi di pensare* geografico, trasferiti tramite un alto tasso allegorico (ci basti pensare alle città visitate e raccontate da Marco Polo a Kublai Kan²⁷), l'utilizzo costante di archetipi spaziali, la divulgazione della riflessione sul rapporto fra parole e realtà. Le opere dello scrittore non sono però dei depositi da cui pescare la rappresentazione più o meno fedele della realtà raccontata, ma corpi vivi capaci di mettere in moto ragionamenti che parlano anche al cuore del pen-

²⁵ La letteratura non serve, perché non è serva: una lezione appresa durante il corso di letterature comparate del prof. Emanuele Zinato.

²⁶ Già pubblicato negli Atti del convegno internazionale di studi di Sanremo dedicato allo scrittore (a cura di Bertone, 1998).

²⁷ *Le città invisibili* (Calvino, 1972).

siero geografico. Ricorrere alla letteratura significa dunque instaurare con questa un dialogo (non un rapporto semplicemente strumentale) in cui fare entrare anche contraddizioni, dubbi, nodi. Ecco allora che *La giornata di uno scrutatore* (Calvino, 1963) e la sua genesi diventano l'occasione per mettere in discussione la dialettica *insider/outsider*, la vicinanza o la distanza nel rapporto con il proprio oggetto di ricerca.

Antoine de Saint-Exupéry è un'altra presenza costante nel libro di Dematteis. Anche questa volta si tratta di uno scrittore con cui dialogare per pensare, in modo particolare, ai limiti del pensiero geografico e ai contorni del suo statuto. Al famosissimo passo de *Il Piccolo Principe* (1943), in cui un geografo spiega al protagonista che cosa sia la geografia, si ricorre per pensare prima di tutto la dialettica fra immobilità e mobilità negli oggetti e le prospettive geografiche. Infine, anche *Terra degli uomini* (1939) viene incluso nel dialogo geolettario; il bel romanzo dello scrittore francese, che era già entrato nella riflessione geografica del pensiero pioniere di Éric Dardel²⁸, viene interpellato per dibattere sul concetto di vero nella ricerca scientifica. Anche in questo caso la letteratura è materia viva, parte della 'carne del mondo', per utilizzare un'espressione di Dematteis, non semplice rappresentazione ma mediazione, un "ponte senza il quale il ruolo della geografia si limiterebbe a un'interpretazione «scientifica» dei luoghi orientata all'efficacia degli interventi" (Dematteis, 2021, p. 124).

2. LA GEOGRAFIA COME LETTERATURA. – La seconda relazione che il pensiero geografico intrattiene con la letteratura (nel testo di Dematteis in particolare, ma per suo statuto in generale) è una relazione di tipo formale. La letteratura non è solo un contenitore narrativo di tematiche, ma è anche una forma, un linguaggio espressivo che obbedisce alle proprie regole. Come afferma il geografo Marc Brosseau, concentrando la sua attenzione sulla letteratura come dispositivo formale, "il cosa e il come non sono correlati accidentalmente" (Brosseau, 1995, p. 91), il testo letterario finzionale può diventare geografo anche grazie al *modo* in cui racconta le cose del mondo.

Pur nella diversità degli obiettivi, nelle forme della letteratura finzionale risiedono alcuni punti di tangenza con il discorso geografico; il primo punto è di certo la figuralità, uno degli aspetti su cui Dematteis ha concentrato le proprie riflessioni, con particolare interesse al ruolo della metafora nella costruzione della conoscenza geografica. La metafora dà alla descrizione geografica la possibilità di andare oltre al reale (Dematteis, 2021), aprendo gli orizzonti di una conoscenza mobile: "si tratta del piacere di liberare le parole e le idee dalla prigione dei luoghi comuni;

²⁸ *L'uomo e la terra* (Dardel, 1986) si apre proprio con una citazione tratta da questo romanzo: "La terre nous en apprend plus long sur nous que tous les livres" (p. 9).

di farle interagire con le cose, traslando il loro significato” (p. 10). La libertà della relazione fra parola e cosa è la stessa libertà della letteratura, cui si aggiunge il valore estetico di un linguaggio che “ti racconta sempre cose vere, anche quando se le inventa” (Clima, 2017, p. 14).

“Il ricorso all’immaginazione è [...] ciò che accomuna scienziati e scrittori” (Dematteis, 2021, p. 30): ecco un altro punto di tangenza essenziale intorno al quale si costruisce il dialogo geo-poetico e geo-letterario. Gli scrittori sono dei maestri per i geografi, ovvero per chi deve “scoprire significati e ordini nuovi nelle cose che tutti hanno sotto gli occhi” (p. 29). Ce lo ricordava anche Éric Dardel, quando affermava che dalla descrizione del geografo arriviamo “quasi senza soluzione di continuità all’universo del romanziere, il cui volto della terra si anima alle vibrazioni colorate del momento” (Dardel, 1986, pp. 12-13).

L’ultimo parallelo fra discorso geografico e letteratura che vorrei qui richiamare è un concetto vitale e mai esausto: l’ambiguità. L’intrinseca ambiguità del testo letterario come campo di forze opposte (Zinato, 2015), in cui la dialettica non si esaurisce mai in una sintesi pacificante, fornisce degli spunti importanti anche alla costruzione del discorso geografico. Con l’ambiguità, la geografia “si discosta dalle scienze analitiche per avvicinarsi alla letteratura e alla poesia” (Dematteis, 2021, p. 31). L’unica differenza sta nei confini dell’ambiguità, che per la geografia è un passaggio vitale che traghetta il ragionamento verso nuove ipotesi interpretative, dando campo al dubbio come forza propulsiva.

3. COME UNA POSTILLA: LETTERATURA E STUDIO DELLA MONTAGNA ITALIANA. – Per chiudere questa esplorazione del rapporto fra geografia e letteratura, mi soffermo brevemente su uno spazio geografico già toccato da Dematteis in altri frammenti delle sue opere: la montagna. Alla dichiarazione di un professionista (ulteriore) debito nei confronti delle parole dedicate da Dematteis allo spazio alpino contemporaneo²⁹, vorrei qui affiancare una riflessione sul piacere e la necessità di attingere alla parola letteraria per avvicinarsi alla comprensione della montagna contemporanea.

La montagna ha sempre avuto un’alta carica simbolica e come spazio geografico è stata oggetto di molte allegorizzazioni attraverso le quali l’umano ha tentato di definire la propria identità (spirituale, ma non solo, come possiamo cogliere nel libro di Della Dora, 2019). Negli ultimi vent’anni, la montagna sta acquisendo un posto abbastanza centrale nella letteratura italiana; non si tratta però solo della montagna delle imprese alpinistiche (il cui racconto ha la stessa età delle imprese stesse) ma di una montagna umana, abitata, addomesticata, quotidiana. Le ragioni

²⁹ Debito maturato da geografa ma anche da abitante della montagna che rivendica il proprio ‘diritto alla città’ (Dematteis, 2016).

di questo interesse nei confronti di una montagna in parte narrativamente inedita³⁰ sono forse le stesse di un crescente patrimonio narrativo (romanzi, racconti ma anche generi ibridi tra saggistica e narrazione) dedicato a piante e animali. Si tratta di un'attenzione crescente verso il regno del non-umano, in una rivalutazione narrativa della sfera ambientale come nucleo centrale dell'esistenza umana³¹. Questa attenzione mi sembra degna di nota geografica per due ragioni.

La prima risiede nella centralità e leggibilità che assume la montagna, spazio marginale, attraverso la mediazione della scrittura. Con le parole di Camanni (2018), "il rinnovato interesse per le terre alte [...] è affidato alle mediazioni artistiche di attori, scrittori, musicisti, registi e autori di ogni provenienza" (p. 7). Questo interesse merita un'attenzione che ne cerchi le motivazioni, che ne ricostruisca la genealogia anche in relazione alla realtà materiale della montagna contemporanea. La seconda motivazione sta nei concetti espressi anche da Dematteis: la letteratura può farsi ponte per dare voce a quello che ancora non ha voce, rendere visibile l'invisibile e leggibile quello che è ancora difficile da decifrare; che si tratti del racconto dell'abitare, del dialogo e contrasto fra città e montagna, del rapporto con il regno non-umano, del margine o del lavoro quotidiano, la letteratura contribuisce a costruire prospettive e domande su quello che racconta.

Bibliografia

- Brevini F. (2013). Montagne in letteratura. In: Audisio A., Pastore A., a cura di, *CAI 150: 1863-2013: il libro*. Vol. 1. Torino: Museo Nazionale della Montagna "Duca degli Abruzzi".
- Brousseau M. (1995). The city in textual form: *Manhattan Transfer's* New York. *Ecumene*, 2: 89-114. DOI: 10.1177/147447409500200105
- Calvino I. (1963). *La giornata di uno scrutatore*. Torino: Einaudi.
- Id. (1972). *Le città invisibili*. Torino: Einaudi.
- Camanni E. (2018). Il nuovo racconto della montagna. *Dislivelli Newsmagazine*, 90: 6-7.
- Clima G. (2017). *Continua a camminare*. Milano: Feltrinelli.
- Dardel É. (1986). *L'uomo e la terra. Natura della realtà geografica*. Ed. it. a cura di C. Copeta. Milano: Unicopli.
- De Saint-Exupéry A. (1939). *Terre des hommes*. Paris: Gallimard.

³⁰ Tra gli scrittori che hanno raccontato la montagna abitata nel Novecento ricordiamo certamente Alvaro e Silone per il racconto dell'Appennino, Buzzati e Rigoni Stern per le Alpi: quelle che con le parole di Brevini potremmo definire "felici eccezioni" in un panorama letterario non molto vario (Brevini, 2013, p. 2).

³¹ Con queste nuove tendenze si può sperare di essere di fronte a una crescita di attenzione della letteratura nei confronti della crisi ambientale. Attenzione che fino ad ora è stata puntiforme, se non scarsa: "Forse le correnti del surriscaldamento globale sono troppo impetuose per navigarle coi consueti vascelli della narrazione?" (Ghosh, 2019, p. 14).

- Id. (1943). *Le Petit Prince*. Paris: Gallimard.
- Della Dora V. (2019). *La montagna. Natura e cultura*. Torino: Einaudi.
- Dematteis G. (1985). *Le metafore della terra. La geografia umana tra mito e scienza*. Milano: Feltrinelli.
- Id. (2016). La città ha bisogno della montagna. La montagna ha diritto alla città. *Scienze Del Territorio*, 4, 10-17. DOI: 10.13128/Scienze_Territorio-19410
- Id. (2021). *La geografia come immaginazione. Tra piacere della scoperta e ricerca di futuri possibili*. Roma: Donzelli.
- Ghosh A. (2019). *La grande cecità*. Vicenza: Biblioteca Editori Associati Tascabili.
- Lando F., a cura di (1993). *Fatto e finzione. Geografia e letteratura*. Milano: Etaslibri.
- Vallerani F. (2013). *Italia desnuda. Percorsi di resistenza nel Paese del cemento*. Milano: Unicopli.
- Zinato E. (2015). *Letteratura come storiografia? Mappe e figure della mutazione italiana*. Macerata: Quodlibet.

Andrea Pase*

*Una favola di disciplina*³²

Gli scritti di Giuseppe Dematteis mi hanno accompagnato, e credo di poter dire che hanno accompagnato tutta la generazione di geografi alla quale appartengo, fin dal tempo della prima formazione agli studi geografici, quando – con Marina Bertoincin – abbiamo letto e discusso *Le metafore della Terra* e poi, via via, abbiamo seguito i diversi contributi che hanno arricchito quel suo sguardo così particolare. Molti di questi contributi sono ora raccolti in *Geografia come immaginazione*.

Scelgo un solo filo dalla densa matassa del pensiero di Dematteis. La parola chiave attorno a cui vorrei ragionare è ‘favola’³³. Le citazioni tratte dal testo da poco pubblicato costituiscono l’ossatura del ragionamento, che andrà poi a dilatarsi attraverso la voce di altri autori. Dematteis utilizza in due sensi diversi la parola ‘favola’. Uno è negativo, dove favola è il ‘raccontarsi delle storie’, in un certo senso delle frottole, delle fandonie, provando persino a crederci. Le storie che la geografia si racconta sono due, contrapposte: da un lato vi è chi presume che la descrizione

* Università di Padova; DISSGeA – Dipartimento di Scienze storiche, geografiche e dell’antichità, Via del Santo 26, 35123 Padova, andrea.pase@unipd.it.

³² Una prima versione di questo contributo è stata pensata per la presentazione online del volume, promossa dal Museo di Geografia dell’Università di Padova il 22 aprile del 2021 e visibile nel canale *youtube* del Museo stesso (www.youtube.com/watch?v=nrvyV3N834E).

³³ In questo intervento non sarà utilizzata la distinzione fra favola e fiaba che usualmente è proposta dagli storici della letteratura. Secondo tale distinzione, la prima indica un genere letterario, rivolto per lo più ad adulti, che vede come protagonisti animali, a rappresentare tipi umani, che dialogano tra loro proponendo un insegnamento morale. Le favole hanno un autore: tra i più noti, Esopo, Fedro, La Fontaine. Le fiabe invece sono rivolte ai bimbi, hanno origini remote e trasmissione per lungo tempo orale: i protagonisti sono umani ed esseri fantastici (orchi, streghe, fate, gnomi...). Fanno parte del patrimonio folklorico e, a diverse altezze temporali, hanno trovato trasmissioni, come Basile, Perrault, i fratelli Grimm o Andersen. Non mancano comunque fiabe d’autore, come è il caso di *Alice* di Carroll, di *Pinocchio* di Collodi o di *Peter Pan* di Barrie. In tantissime situazioni, però, i confini fra i due generi trascolorano e i termini sono usati di fatto come sinonimi: d’altra parte entrambi derivano dal latino *fabula*.

Saggio proposto alla redazione il 12 settembre 2021, accettato il 14 settembre 2021.

geografica sia ‘vera’, sovrapponibile perfettamente alla realtà, una pretesa assolutistica, potremmo dire; dall’altra invece vi è “chi crede alla favola che non ci siano fatti ma solo interpretazioni”, una specie di *cupio dissolvi* della materialità stessa del mondo (Dematteis, 2021, pp. 57-58). Se questo è il lato negativo del dire ‘favola’, vi è però, e prevale in Dematteis, il senso positivo, come avviene quando, ad esempio, prospetta “una geografia poetica del mondo destinato a diventare favola” (*ibid.*, p. 26). Una geografia siffatta è in grado di mostrarci come “il nostro mondo (ogni mondo) può divenire favola” (*ibid.*, p. 18), “proprio come aveva annunciato Nietzsche” (*ibid.*, p. 9)³⁴. Lungo questa traiettoria la geografia si avvicina all’allegoria e dispiega la potenzialità del pensiero metaforico per parlare della Terra: una potenzialità più evocativa che descrittiva. Accostare la geografia alla favola significa riconoscere “che qualcosa di essenziale risiede in questo lato oscuro (allegorico, non esplicitato) della descrizione geografica” (*ivi*). La geografia poetica cerca di riaprire “il campo del possibile” che precedentemente era stato chiuso nella (sedicente) vera e unica descrizione del mondo, per andare oltre la falsa necessità naturale e “dedicarsi [piuttosto] a produrre significati e progetti a partire da quell’inesauribile serbatoio di segni e di differenze che è la faccia della Terra” (*ibid.*, p. 26). Si tratta cioè di predisporre ad accettare il disordine del mondo, prima ancora di impegnarsi a interpretarne i segni (*ibid.*, p. 19). In caso contrario prevarrà la violenza classificatoria, la costrizione della realtà entro ordini immaginati, magari persino proiettati al suolo come gabbie per le relazioni sociali. Il punto di partenza di questo percorso di accettazione, il primo indispensabile passo, sta però nell’accogliere il disordine che è dentro di noi. Dematteis, prendendo in prestito le parole di Calvino da *Una pietra sopra* (Einaudi, 1980), evidenzia “il senso del brulicante o del folto, o dello screziato o del labirintico o dello stratificato” (*ibid.*, p. 39). Anche di questo sono fatti i nostri *mindscapes* (Lingiardi, 2017). Solo accettando l’incerto nostro paesaggio interiore, con le sue ombre, con i suoi angoli ciechi, con i suoi labirinti, potremo dare valore a ciò che nella realtà rimane intrappolato ai margini, e quindi accorgerci dei residui (Clément, 2016), degli scarti generati dall’imposizione delle gerarchie sociali (Bauman, 2004), del non detto camuffato nelle letture uniformanti del mondo. Consapevoli del complicato palinsesto che ospitiamo in noi, diventa possibile percepire che “l’inconscio prende possesso del territorio”: il paesaggio esterno è anche “un territorio pulsionale, popolato da desideri e conflitti” (Lingiardi, 2017, pp. 161-162). Ne viene per la geografia la necessità e l’urgenza di “tracciare le mappe invisibili dei desideri e delle paure, delle intenzioni e delle speranze che descrivono l’agire umano e le sue razionalità locali” di fronte all’implacabile macchina dei processi globali, che sembrano andare avanti da soli (Dematteis, 2021, p. 44).

³⁴ Su Nietzsche e su “come il mondo ‘vero’ finì per diventare favola” si veda: Tagliapietra, 2013, pp. 31 ss.

In questa direzione si muove un volume, curato da Kapoor (2018), che si intitola *Psychoanalysis and the GLObal*: la O di global è scritta in maiuscolo e in corsivo. Intende simboleggiare un grande vuoto, una voragine, buia e inesplorata³⁵. Questo vuoto è posto proprio al centro della globalizzazione, che vive sì nella presunzione di ridurre lo spazio ad una superficie assolutamente liscia, perfettamente calcolabile, ma che conserva nel suo profondo un contenuto inconscio, nascosto, misconosciuto, anche perché inquietante e quindi rapidamente rimosso. La dimensione inconscia attraversa, per vie inattese e invisibili, le dinamiche della globalizzazione, le fessura, ne fa emergere contenuti disturbanti, genera processi irrazionali, provoca spaccature, apre lacune, determina eccezioni e contraddizioni. La circolazione inconscia delle paure e delle ansie, dei desideri e dei sogni è un potente attivatore di effetti nel mondo reale, anche perché “le geografie della terra sono inseparabili da quelle della mente” (Lingiardi, 2017, p. 7). Così si formano stereotipi e pregiudizi, si sedimentano traumi e conflitti emotivi. Nei momenti di crisi, come quello che stiamo attraversando con la pandemia, l’inconscio trova il modo di emergere con più forza dal vuoto oscuro in cui rimane solitamente confinato: dimensioni simboliche e immaginative vengono ad abitare fra noi, popolando le nostre mappe di quei mostri che la cartografia moderna aveva espulso (pensava definitivamente) dalla rappresentazione del mondo. Se il compito primo della geografia appare essere la descrizione della superficie del mondo, essa non “rinuncia a scandagliare la profondità” (Dematteis, 2021, pp. 36-37). Come dice Calvino, “la superficie delle cose è inesauribile”: ancor di più è inesauribile (e imprevedibile) ciò che viene in superficie dal profondo. L’invisibile sta sotto le cose visibili: vi sono parti di noi, della nostra relazione con il mondo, che sono sempre presenti, ma ben nascoste, al di sotto della superficie, in quel “substrato profondo dove non c’è distinzione tra soggetto e oggetto” (Dematteis, 2021, p. 155). E dove si può forse ritrovare la “concordanza originaria tra noi e il mondo esterno”. “La geografia è fatta anche di sentimenti, di emozioni, di empatie...” (*ibid.*, p. 162). Uno strumento per indagare queste profondità è proprio la favola, intesa come espressione di “un’immaginazione poetica che attinga senza limiti al fondo oscuro e brulicante della vita” (*ibid.*, pp. 126-127). Con Bruno Schulz (2001, p. 410) potremmo dire che “la funzione più primordiale dello spirito è il favoleggiare, è la creazione di «storie». La forza propulsiva del sapere umano è la convinzione di trovare, al termine delle proprie ricerche, il senso finale del mondo. Lo cerca al culmine di artificiose catoste e impalcature. Ma gli elementi che impiega nell’edificazione sono già stati usati una volta, già derivano da «storie» dimenticate e infrante”. Queste storie in verità sono ancora raccontate, o almeno lo sono durante l’infanzia che è “il luogo per anto-

³⁵ Vi è un possibile richiamo alla O di Bion: “origine, zero, vagina, oscurità, cosa in sé, reale, vuoto infinito, terrore”. Questa O è capace di divorare il soggetto, sebbene possa offrirgli conoscenza e pensiero (Lingiardi, 2017, pp. 18 e 229-230).

nomasia dell'attesa stupita di ogni *ancora* della vita" ed è "anche il luogo deputato – nell'orizzonte moderno e contemporaneo forse il luogo residuale – per il racconto delle favole e dei miti" (Tagliapietra, 2013, p. 42)³⁶. La favola così si attesta "sul bordo del mondo" (ivi). Perché "favoleggiare è, in conclusione, immaginare e pensare altrimenti, smontare, decostruire e poi ricostruire il mondo", a partire dalla fiducia "che le cose possano cambiare" (*ibid.*, p. 44). In questo senso le favole, con i miti, sono "i luoghi dove maturano, come grano dorato, i preziosi raccolti della possibilità e dove crescono, quindi, gli autentici germi vitali del futuro" (ivi). La favola è immaginazione, come può esserlo la geografia.

Proverò ad applicare questa intuizione, che è (anche) di Dematteis, ad una favola ben nota, *La bella addormentata nel bosco*. A cosa servono le fiabe? Secondo lo psicoanalista Bruno Bettelheim stimolano l'immaginazione del bambino, aiutandolo a "chiarire le sue emozioni, armonizzarsi con le sue ansie e aspirazioni, riconoscere appieno le sue difficoltà, e nel contempo suggerire soluzioni ai problemi che lo turbano" (1977, pp. 10-11)³⁷. Ciascuna storia possiede significati su molti livelli (*ibid.*, p. 20) e parla in modo diverso a seconda del contesto in cui si trova a vivere il bambino: i significati che essa assume cambiano con l'età e le condizioni. Per Bettelheim (*ibid.*, pp. 216-227), *La Bella addormentata nel bosco* narra dell'arrivo dell'adolescenza femminile, del tentativo dei genitori di mantenere l'infanzia della figlia (il re che bandisce tutti i fusi per filare, così da evitare che la figlia si punga), dell'arrivo del menarca, simboleggiato dal sangue che esce dal dito punto dal fuso; e poi racconta di quella stasi, di quel periodo di inattività, di indolenza che caratterizza l'adolescenza (rappresentato dal mondo che si addormenta per cento anni) e infine descrive l'approdo alla maturità sessuale e affettiva, che giunge con la scoperta dell'altro (il principe in grado di attraversare il bosco incantato). È del femminile che ci racconta questa fiaba, come rivelato dalla prevalenza delle figure di donne, dalla bimba alla vecchia nella torre che fila, praticando quell'arte della filatura e poi della tessitura che da sempre sono privilegio femminile. Ritroviamo ancora il filo di quella matassa che avevamo preso in mano all'inizio.

Ma le favole non servono solo ai piccoli: la capacità mitopoietica svolge un ruolo essenziale anche in età adulta. Ci può servire per dare un senso al mondo, come ci ha spiegato Schulz. Si può tentare allora di interpretare questa favola geograficamente, a partire dalle urgenze e pressioni del momento che ci troviamo a vivere. Le fate che portano i doni possono allora rappresentare tutte le promesse di felicità che la civiltà dell'abbondanza, della novità, del consumo sembra portare con sé.

³⁶ Pur se legate all'infanzia, alle favole si può attingere per proporre letture profonde, come ad esempio fa Agamben a proposito del gioco e del rito, del tempo fra diacronia e sincronia, nella sua interpretazione del colloidiano "Paese dei balocchi" (Agamben, 2001, pp. 67-92).

³⁷ Per una rivisitazione in chiave contemporanea e pienamente consapevole di questa funzione della favola si veda Mahon, 2020.

La fata dimenticata, che intende vendicarsi e che lancia la maledizione, potrebbe essere il nostro rapporto squilibrato con il mondo, con i processi naturali, con il nostro stesso corpo, con il femminile. Rappresenta il rimosso, il dimenticato: le disuguaglianze, lo sfregio della natura. Per capire l'episodio cruciale può aiutare la versione più antica della fiaba raccontata da Giambattista Basile ne *Lo cunto de li cunti* o *Pentamerone* (1634-36) dove non vi è il fuso che punge ma un aguzzo frammento di canapa che si infigge sotto l'unghia di un dito e fa cadere la ragazza addormentata, finché il dito non viene succhiato [dai due figli infanti, esito di uno stupro] così forte da espellere la scheggia e risvegliare la dormiente. Possiamo forse pensare al Coronavirus come questo qualcosa di aguzzo che si è infilzato nei nostri corpi facendo rallentare il mondo intero, ingrippando la globalizzazione, costringendoci in orizzonti ristretti, chiudendoci in un bosco spinoso che ci separa dagli altri. Questa è l'esperienza che tutti abbiamo vissuto durante le fasi più dure del *lockdown*. Di questo mondo addormentato, di questa storia sospesa ci parla la favola. Ed essa ci aiuta forse anche ad individuare una via di uscita. Che sta nel ritorno dell'amore per il mondo, così come è l'amore a risvegliare la ragazza e con lei il castello intero.

La pandemia è un trauma, improvviso e violento, che ci costringe, senza scampo, a metterci di fronte a quella depressione che serpeggia da tempo nella nostra società e che secondo lo psicoanalista James Hillman non è altro che

una prolungata reazione cronica a ciò che abbiamo fatto al mondo, un dolore, un lutto per tutto quello che stiamo facendo alla natura, alle città, a intere popolazioni; la distruzione di così tanta parte del nostro mondo. Potremmo essere depressi come reazione dell'anima al lutto e al dolore che consciamente non proviamo. Il dolore per la distruzione dei quartieri dove siamo cresciuti, per la perdita di quelle campagne che abbiamo conosciuto da bambini [...] (Hillman, 2005, pp. 58-59).

Si può intuire quindi che “sotto la crisi ecologica giace la ben più profonda crisi dell'amore, il fatto che il nostro amore ha abbandonato il mondo, e che il mondo sia privo di amore risulta direttamente dalla repressione della bellezza, della sua bellezza e della nostra sensibilità alla bellezza. Perché l'amore torni al mondo è prima necessario che vi torni la bellezza, altrimenti ameremmo il mondo solo per dovere morale” (Hillman, 1999, p. 89). Questa forse è la via che ci indica la favola, per superare il trauma che stiamo vivendo: recuperare il senso della bellezza del mondo e il desiderio per esso. Secondo l'ultima lezione di Andrea Zanzotto, siamo tutti impegnati in una “eterna riabilitazione da un trauma di chi s'ignora la natura” (2007). Il Coronavirus ci ha probabilmente svelato questa natura, che non volevamo vedere, di un rapporto malato con il mondo, fondato su un'estenuante *hybris*, su un'incontenibile volontà di dominio, su un maschile malamente interpretato. La geografia come immaginazione, questa favola di disciplina che

abbiamo la fortuna di praticare, può divenire allora cura, può essere intesa come un'eterna (e, perché no, gioiosa) riabilitazione, che passa anche attraverso la capacità di far riemergere il rimosso nel nostro rapporto con il mondo. E di riscoprirne così l'autonomia, la profonda alterità, la bellezza. Restituendoci intera la passione per questa bellezza. Come geografi, ci ricorda Dematteis, abbiamo una grande responsabilità (condivisa fortunatamente con altre figure professionali: 2021, pp. 118-120), e oggi non possiamo che assumercela tutta. Quel filo che abbiamo preso all'inizio, quel filo che si attorciglia intorno al fuso, è il filo che ci può servire per rammendare gli strappi che hanno lacerato la stoffa stessa del pianeta: la pazienza delle rammendatrici, la loro vista acuta, le loro mani sapienti sono ciò di cui abbiamo bisogno.

Bibliografia

- Agamben G. (2001). *Infanzia e storia. Distruzione dell'esperienza e origine della storia*. Nuova edizione accresciuta. Torino: Einaudi.
- Bauman Z. (2004). *Vite di scarto*. Bari-Roma: Laterza.
- Bettelheim B. (1977). *Il mondo incantato. Uso, importanza e significati psicoanalitici delle fiabe*. Milano: Feltrinelli.
- Clément G. (2016). *Manifesto del Terzo paesaggio*. Macerata: Quodlibet.
- Dematteis G. (1985). *Le metafore della Terra. La geografia umana tra mito e scienza*. Milano: Feltrinelli.
- Id. (2021). *Geografia come immaginazione. Tra piacere della scoperta e ricerca di futuri possibili*. Roma: Donzelli.
- Hillman J. (1999). *Politica della bellezza*. Bergamo: Moretti & Vitali.
- Id., Ventura M. (2005). *Cent'anni di psicanalisi. E il mondo va sempre peggio*. Milano: Rizzoli.
- Kapoor I. (2018). *Psychoanalysis and the Global*. Lincoln & London: University of Nebraska Press.
- Lingiardi V. (2017). *Mindscapes. Psiche nel paesaggio*. Milano: Raffaello Cortina.
- Mahon E.J. (2020). *Rensal il Leproso. Una favola psicoanalitica*. Padova: Bette Edizioni.
- Schulz B. (2001). *Le botteghe color cannella. Tutti i racconti, i saggi e i disegni*. Torino: Einaudi.
- Tagliapietra A. (2013). Per una mitologia critica. La favola della realtà e la realtà della favola. *H-ermes, J. Comm.* 1-1: 25-46.
- Zanzotto A. (2007). *Eterna riabilitazione da un trauma di cui s'ignora la natura*. Roma: Nottetempo.

Amministrazione, distribuzione, redazione: FrancoAngeli s.r.l., v.le Monza 106, 20127 Milano, tel. 02 28.37.141, www.francoangeli.it. Coordinamento editoriale buccinotti@francoangeli.it.

Dal primo fascicolo del 2021, la rivista **Rivista geografica italiana** è realizzata in versione digitale in open access.

I contenuti sono dunque gratuitamente accessibili online. Qualora si desiderasse ricevere anche la versione cartacea, è possibile rivolgersi direttamente alla Società di Studi Geografici che, con la sottoscrizione della quota di socio, garantirà anche l'invio della versione cartacea della Rivista.

Pubblicato con licenza Creative Commons Attribuzione - Non commerciale - No Derivatives 4.0 License (CC BY-NC-ND 4.0).

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.it>.

Autorizzazione del Tribunale di Firenze n. 61 del 04-12-1948 - Direttore responsabile: prof. Bruno Vecchio - Trimestrale - Poste Italiane Spa - Sped. in Abb. Post. D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1, comma 1, DCB Milano.

Copyright © 2021 by FrancoAngeli s.r.l., Milano - Stampa: Geca Industrie Grafiche, via Monferrato 54, 20098 San Giuliano Milanese.

IV trimestre 2021 - Finito di stampare nel mese di dicembre 2021

RIVISTA GEOGRAFICA ITALIANA

Annata CXXVIII – Fasc. 4 – dicembre 2021

ARTICOLI

Antonello Romano, *Pandemia e (im)mobilità: gli effetti spaziali del lockdown attraverso i Big Data delle piattaforme digitali* – Pandemic and (im)mobility: the spatial effects of the lockdown through digital platform's Big Data

Chiara Giubilaro, *Il diritto ad aspirare nelle geografie dei bambini. Una ricerca-azione partecipativa nel quartiere CEP di Palermo* – The right to aspire in children's geographies. A participatory action research in Palermo

Michela Lazzeroni, Massimiliano Grava, *Dalle fabbriche ai nuovi spazi dell'innovazione: transizioni socioeconomiche e mutamenti dei paesaggi della produzione* – From factories to new spaces of innovation: socioeconomic transitions and changes in production landscapes

Maria Antonietta Clerici, *Crisi economica e natalità delle imprese in Italia (2008-2019): quale ruolo per le regioni metropolitane?* – Economic crisis and firm birth rates in Italy (2008-2019): what role for metropolitan regions?

Marcello Tadini, *Intermodalità ferroviaria e assetto territoriale dei porti gateway: il caso di La Spezia* – Railway intermodality and territorial pattern of gateway ports: the case of La Spezia port

OPINIONI E DIBATTITI

Laura Cassi, Eraldo Leardi, *Presidente della Società di Studi geografici (1983-1992)*

UN FORUM SU GIUSEPPE DEMATTEIS

E GEOGRAFIA COME IMMAGINAZIONE.

TRA PIACERE DELLA SCOPERTA E RICERCA DI FUTURI POSSIBILI (2021)

Filippo Celata, *Dopo Geografia democratica: considerazioni eretiche sulle geografie critiche laterali di Giuseppe Dematteis*; **Paolo Giaccaria**, *Il geografo come sacerdote di Giano*; **Cristiano Giorda**, *Giuseppe Dematteis e l'educazione geografica*; **Chiara Giubilaro**, *Un'altra geografia è possibile. Annotazioni sparse a partire da Geografia come immaginazione di Giuseppe Dematteis*; **Vincenzo Guarrasi**, *La geografia poetica di Beppe Dematteis*; **Michele Lancione**, *Il corpo e l'uso politico della metafora geografica*; **Sara Luchetta**, *La letteratura come ponte: una lettura di Geografia come immaginazione di Giuseppe Dematteis*; **Andrea Pase**, *Una favola di disciplina*