



XXXIII CONGRESSO  
GEOGRAFICO ITALIANO



**GEOGRAFIE IN MOVIMENTO**  
Padova 8-13 settembre 2021

VOLUME SECONDO

# OGGETTI, MERCI, BENI

## L'impronta materiale del movimento nello spazio

a cura di

**Mauro Varotto Chiara Rabbiosi Margherita Cisani**

cleup

XXXIII CONGRESSO GEOGRAFICO ITALIANO

**GEOGRAFIE IN MOVIMENTO**

Padova 8-13 settembre 2021

**VOLUME SECONDO**

# **OGGETTI, MERCI, BENI**

**L'impronta materiale  
del movimento nello spazio**

a cura di

**Mauro Varotto Chiara Rabbiosi Margherita Cisani**

*cleup*

XXXIII Congresso Geografico Italiano  
Padova, 8-13 settembre 2021

Con il sostegno di



Associazione dei Geografi Italiani



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI PADOVA

Università degli Studi di Padova

DSSGeA

DIPARTIMENTO DI SCIENZE STORICHE,  
GEOGRAFICHE E DELL'ANTICHITÀ

Dipartimento di Scienze Storiche  
Geografiche e dell'Antichità



Dipartimento di Ingegneria Civile  
Edile Ambientale



MUSEO DI GEOGRAFIA

PALAZZO WOLLEMBORG  
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA

Museo di Geografia  
Università di Padova



MOBILITY & HUMANITIES  
Centre for Advanced Studies

Centro di Eccellenza  
Mobility and Humanities



Master in GIScience e Sistemi a pilotaggio  
remoto per la gestione integrata  
del territorio e delle risorse naturali



Sustainable Territorial Development:  
Climate Change Cooperation Diversity -  
International Master Degree



Associazione GIShub

### Comitato Organizzatore

Marina Bertoncin (coordinatrice), Silvy Boccaletti, Aldino Bondesan, Benedetta Castiglioni, Margherita Cisani, Daniele Codato, Giuseppe Della Fera, Massimo De Marchi, Alberto Diantini, Giovanni Donadelli, Francesco Facchinelli, Francesco Ferrarese, Chiara Gallanti, Laura Lo Presti, Sabrina Meneghello, Marco Orlandi, Salvatore Eugenio Pappalardo, Andrea Pase, Chiara Pasquato, Giada Peterle, Silvia Piovan, Daria Quatrada, Chiara Rabbiosi, Tania Rossetto, Mauro Varotto.

### Comitato Scientifico

Marina Bertoncin (coordinatrice), Silvia Aru, Aldino Bondesan, Panos Bourlessas, Giorgia Bressan, Luisa Carbone, Benedetta Castiglioni, Giacomo Cavuta, Margherita Cisani, Annalisa Colombino, Elena Dell'Agnese, Massimo De Marchi, Federica Epifani, Chiara Gallanti, Arturo Gallia, Francesca Governa, Laura Lo Presti, Sara Luchetta, Salvatore Eugenio Pappalardo, Andrea Pase, Giada Peterle, Silvia Piovan, Carlo Pongetti, Chiara Rabbiosi, Andrea Riggio, Lorena Rocca, Tania Rossetto, Mauro Spotorno, Massimiliano Tabusi, Mauro Varotto, Giacomo Zanolin.

Prima edizione: maggio 2023

ISBN 978 88 5495 593 6

CLEUP sc

“Coop. Libreria Editrice Università di Padova”

via G. Belzoni 118/3 – Padova (t. +39 049 8753496)

[www.cleup.it](http://www.cleup.it)

[www.facebook.com/cleup](https://www.facebook.com/cleup)

© 2023 Associazione dei Geografi Italiani

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

Ideazione grafica di copertina: [www.studio7am.it](http://www.studio7am.it)

## Indice

|   |    |
|---|----|
| Marina Bertoincin, <i>Discorso di apertura ai lavori del XXXIII Congresso Geografico Italiano</i>   | 9  |
| Andrea Riggio, <i>Discorso di apertura</i>  | 13 |
| <br>  |    |
| <b>NODO 2</b>   |    |
| <b>OMB. Oggetti, merci, beni: l'impronta materiale del movimento nello spazio</b>   |    |
| Mauro Varotto, Giacomo Cavuta, Margherita Cisani, Federica Epifani, Francesca Governa, Chiara Rabbiosi, <i>Introduzione</i>                                     | 19 |
| <br>  |    |
| <b>OMB1. Storie di case: «beni immobili» tra fluidità, precarietà e mutevolezza</b>   |    |
| Francesco Chiodelli, Camillo Boano, <i>Introduzione</i>   | 25 |
| Andrea Corsale, Monica Iorio, <i>Le politiche dell'abitare nei confronti dei rom: il caso dei rom evacuati dal campo della città di Cagliari</i>                | 27 |
| <br>  |    |
| <b>OMB2. Centri storici: flussi, mobilità, pratiche di riappropriazione nella transizione verso il post-pandemia</b>  |    |
| Mirella Loda, Matteo Puttilli, Marco Picone, <i>Introduzione</i>  | 35 |
| Stefania Crobe, Chiara Giubilaro, Federico Prestileo, <i>La cultura ci salverà? Processi di touristification a base culturale nel centro storico di Palermo</i> | 37 |
| Emanuele Frixia, <i>Il consumo dello spazio pubblico e il caso dei dehors straordinari a Bologna</i>  | 44 |
| Ugo Rossi, <i>Il centro storico di Napoli e il valore urbano conteso: turistificazione, beni comuni, imprenditorialità urbana</i>                               | 49 |
| Donata Castagnoli, <i>Potenziamento del verde e nuovi servizi urbani. Scenari e prospettive per il post-pandemia a partire dal caso di Perugia</i>              | 55 |
| Valeria Cocco, Marco Brogna, <i>Museo o galleria urbana? Il caso studio MAXXI</i>   | 63 |
| Nico Bazzoli, <i>Popolazioni mobili e spazi di consumo. Il centro storico di Urbino tra uso, trasformazioni e nuove sfide legate alla pandemia</i>              | 68 |
| Giuseppe Tomasella, <i>Nuove luci per la spopolata notte urbana di Venezia</i>  | 75 |



### OMB3. In movimento verso l'energia rinnovabile: la nuova transizione energetica e le trasformazioni territoriali in atto

|  |     |
|--|-----|
| Giovanni Mauro, Silvia Grandi, Astrid Pellicano, <i>Introduzione</i>   | 85  |
| Astrid Pellicano, <i>Il Progetto Energy Valley. La Val D'Agri tra sostenibilità ambientale e sviluppo economico</i>  | 91  |
| Sergio Pinna, Paola Zamperlin, Massimiliano Grava, <i>Il rigassificatore offshore della Toscana: gli aspetti del progetto, le questioni ambientali, le capacità produttive dell'impianto</i> | 98  |
| Roberta Curiazi, <i>La maledizione delle risorse naturali: il movimento lento della matrice energetica in Ecuador dinanzi alla sfida della transizione energetica</i>                        | 106 |
| Domenico de Vincenzo, <i>Transizione energetica e petrolio</i>   | 115 |
| Roberto Cianella, Silvia Grandi, <i>Transizione energetica e navigazione verde nel Mediterraneo occidentale: l'esempio dell'iniziativa di cooperazione WestMED</i>                           | 122 |
| Gianfranco Battisti, <i>Scenari ambientali e strategie energetiche. Realtà, rappresentazione, trasformazione</i>   | 128 |
| Fabrizio D'Angelo, <i>Paesaggi multifunzionali della transizione energetica. Alcune proposte per una diversa ri-territorializzazione dell'energia</i>  | 134 |
| Ilaria Greco, Angela Cresta, <i>Transizione energetica e trasformazioni territoriali: processi ed impatti sul paesaggio in Italia</i>  | 141 |
| Leonardo Mercatanti, Sandro Privitera, <i>Energie rinnovabili e trasformazioni territoriali: il caso del fotovoltaico in Sicilia</i>   | 149 |
| Salvatore Lampreu, Silvia Carrus, <i>Transizione verde ed energie rinnovabili. Riflessioni sulla presenza di parchi eolici nelle aree marginali</i>  | 156 |
| Cecilia Pasini, <i>Quale lettura della relazione tra energia fossile e comunità locali? La social acceptance/acceptability e la social licence to operate come concetti in movimento</i>     | 164 |
| Luigi Mundula, Sabrina Auci, <i>Le comunità energetiche: un'analisi comparata delle prime esperienze italiane</i>  | 170 |

### OMB4. Nuovi scenari per gli assetti territoriali delle catene logistiche, dal globale al locale

|  |     |
|--|-----|
| Marcello Tadini, Giuseppe Borruso, Marco Mazzarino, <i>Introduzione</i>  | 179 |
| Gian Pietro Zaccomer, Giorgia Bressan, <i>La mobilità per l'acquisto oltreconfine dei carburanti per autotrazione in Friuli-Venezia Giulia: un'analisi dei dati ufficiali dal 2012 al 2020</i> | 181 |
| Marcello Tadini, Giuseppe Borruso, <i>Porti gateway italiani e connessioni ferroviarie: i casi di La Spezia e Trieste</i>  | 188 |
| Marco Mazzarino, Roberto Mura, Paolo Menegazzo, <i>Porti e territorio nel quadro delle politiche TEN-T: un'indagine empirica nella macroarea del Sud-Est Europa</i>                            | 196 |
| Silvia Iacuone, <i>Finnafjord Port, Islanda: un hub green e strategico lungo le rotte artiche</i>  | 203 |
| Paola Savi, <i>L'organizzazione spaziale della produzione su scala globale: scenari e tendenze dal pre- al post-Covid 19</i>   | 209 |
| Brunella Brundu, Silvia Battino, <i>Il Made in Italy. Dall'offshoring al reshoring</i>   | 215 |

### **OMB5. Riconfigurazioni geo-economiche e spaziali tra Oriente e Occidente: il Mediterraneo conteso**

|   |     |
|---|-----|
| Matteo Bolocan Goldstein, Dino Gavinelli, <i>Introduzione</i>   | 223 |
| Claudia Astarita, Matteo Marconi, <i>Il rimland e la Nuova Via della Seta: convergenze e spunti critici</i>   | 225 |
| Carla Ferrario, <i>La Nuova Via della Seta: relazioni e opportunità per il Kazakistan</i>   | 232 |
| Giuseppe Bettoni, <i>Il Mediterraneo in un'analisi geopolitica</i>  | 239 |
| Rosario Sommella, Libera D'Alessandro, <i>Il ruolo delle città dell'Europa del Sud nel Mediterraneo conteso: paesaggi urbani in trasformazione, immagini e narrative</i>                    | 249 |
| Paolo Sellari, <i>Il Mediterraneo nelle strategie cinesi</i>  | 255 |
| Gianpiero Petraroli, <i>Il Mediterraneo nelle strategie economiche della Nuova Via della Seta. Sviluppi e prospettive per i porti commerciali: il nuovo porto del Pireo «Made in China»</i> | 260 |
| Tianyi Liu, <i>L'influenza geoeconomica della Nuova Via della Seta Marittima del XXI secolo tra Cina e Paesi del Mediterraneo</i>   | 266 |

### **OMB6. La scienza in divenire. Descrizione, studio e narrazione dei beni geo-cartografici: produzione e riproduzione del sapere scientifico geografico**

|  |     |
|--|-----|
| Claudio Cerreti, Riccardo Morri, <i>Introduzione</i>   | 273 |
| Lucia Masotti, <i>Dal casello idraulico alla lista Unesco: riconoscimento, valorizzazione e inserimento in processi socioculturali del patrimonio cartografico relativo al bacino del Po</i>   | 275 |
| Antonella Primi, <i>Patrimonio geocartografico della Scuola di Scienze Umanistiche dell'Università di Genova: (ri)scoperta, sistematizzazione, ricerca e valorizzazione</i>  | 283 |
| Aurora Rapisarda, Elena Dai Prà, Nicola Gabellieri, Giannantonio Scaglione, <i>Il percorso espositivo Imago Tridentina. Un esempio di valorizzazione del patrimonio geo-cartografico locale: potenzialità e progettualità future</i> | 290 |
| Maria Ronza, <i>Dalla raccolta alla narrazione: patrimoni geografici «in movimento» verso nuovi concept di valorizzazione. Il corpus degli Atlanti storici dell'Istituto di Geografia di Napoli (1885-1995)</i>                      | 295 |
| Giovanni Donadelli, Chiara Gallanti, <i>Eppur si muove! Esplorazioni sulla mobilità come chiave di ricerca per il patrimonio geografico</i>  | 304 |
| Valentina De Santi, Carolien Fornasari, <i>Patrimoni geografici e fonti orali. Sulle tracce del pensiero geografico di Cesare Battisti ed Ernesta Bittanti</i>   | 308 |
| Monica De Filpo, Epifania Grippo, <i>Il percorso dei beni geo-cartografici alla Sapienza: genesi ed evoluzione di un patrimonio</i>  | 310 |
| Rossella Belluso, Patrizia Pampana, <i>Gli Archivi della Società Geografica Italiana, conservazione della memoria e nuove tecnologie per la valorizzazione del patrimonio culturale</i>  | 319 |

### **OMB7. Patrimonio culturale mobile e immobile. Percorsi territoriali di rappresentazione, valorizzazione e gestione**

|  |     |
|--|-----|
| Nicoletta Varani, Stefania Cerutti, Rosalina Grumo, Anna Maria Pioletti, Antonietta Ivona, Rosario De Iulio, <i>Introduzione</i> | 329 |
|--|-----|

|   |     |
|---|-----|
| Stefania Cerutti, Rosalina Grumo, Anna Maria Pioletti, <i>Visioni strategiche, creative e sostenibili per il patrimonio culturale. Un mosaico di esperienze</i>   | 333 |
| Andrea Corsale, <i>Turismo e patrimonio ebraico a Cracovia. Un'autenticità simulata</i>   | 339 |
| Lisa Zecchin, <i>I luoghi sacri per un turismo sostenibile a Venezia: il caso della Basilica dei SS. Giovanni e Paolo</i>   | 345 |
| Mariateresa Gattullo, Francesca Rinella, <i>Una nuova identità per le dimore rurali: sradicamento o conservazione integrata?</i>                                  | 352 |
| Rosanna Russo, <i>Un percorso di valorizzazione e fruizione dei paesaggi cinematografici della Capitanata</i>   | 358 |
| Giacomo Cavuta, Fabrizio Ferrari, <i>Eredità culturale e slow tourism in Abruzzo nell'era post-pandemica: proposte per la rivalorizzazione del Tratturo Magno</i> | 364 |
| Simona Giordano, <i>Cultural tourism and the World Heritage List: the cultural landscapes of the Langhe-Roero and Monferrato vineyards</i>                        | 372 |
| Dino Gavinelli, Giacomo Zanolin, <i>La pratica dei cammini come opportunità per la valorizzazione dei borghi italiani</i>   | 379 |
| Antonella Ivona, Rosario De Iulio, <i>I fari storici e le esperienze di riuso: il caso del Portogallo</i>   | 385 |
| Imelda Sejdini, <i>Il patrimonio culturale della regione di Elbasan, un potenziale per lo sviluppo economico sostenibile</i>                                      | 391 |
| Donatella Privitera, <i>Andando in giro per la città. La criminalità ed il vandalismo nei confronti del patrimonio culturale</i>                                  | 398 |
| Aleksandar Lugonja, Dragica Gatarić, <i>Cultural Heritage of Kupres: chance for sustainable development</i>   | 402 |

**Discorso di apertura ai lavori del XXXIII Congresso Geografico Italiano**  
**Geografie in movimento | Moving Geographies**  
**Padova, 8 settembre 2021**

**Marina Bertocin**

Presidente del XXXIII Congresso Geografico Italiano

Benvenuti a tutte e a tutti, colleghi geografi, studiosi di discipline a noi vicine, appassionati del sapere geografico.

Benvenuti a coloro che portano la loro consolidata esperienza e ai giovani che contribuiscono con la loro energia e con la freschezza delle loro idee.

L'avvio del Congresso è convenzionalmente anche il tempo dei ringraziamenti.

L'elenco delle persone da ringraziare per questa iniziativa sarebbe talmente lungo che occuperebbe tutto il tempo di questo breve intervento di apertura e credo che mi scuserete se esprimo un grazie generale a tutti e a tutte coloro che a vario titolo hanno contribuito all'organizzazione di questo evento così cruciale per la geografia italiana. Avremo modo di ricordare singolarmente ogni collaborazione negli Atti del Congresso.

Con vivo piacere, tuttavia, prendo qualche secondo del tempo a disposizione per ringraziare individualmente il Rettore del nostro Ateneo, Prof. Rosario Rizzuto e i Direttori dei Dipartimenti coinvolti nell'organizzazione del Congresso, il Prof. Gianluigi Baldo, Direttore del Dipartimento di Scienze Storiche, Geografiche e dell'Antichità e il Prof. Carlo Pellegrino Direttore del Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale. Ringrazio, con particolare affetto e riconoscenza, il Presidente dell'A.Ge.I., Prof. Andrea Riggio, e i Presidenti dei Sodalizi Geografici; a partire dal Prof. Riccardo Morri, Presidente dell'Associazione Italiana Insegnanti di Geografia e Coordinatore 2021 del SOGEI – Coordinamento dei Sodalizi Geografici Italiani che riunisce le più importanti Associazioni e Società Scientifiche attive in Italia in ambito geografico – che prenderà la parola più tardi a nome di tutti gli altri Presidenti dei Sodalizi Geografici:

il Prof. Egidio Dansero, Presidente della Società di Studi Geografici;

il Prof. Claudio Cerreti, Presidente della Società Geografica di Roma;

il Prof. Giuseppe Scanu, Presidente dell'Associazione Italiana di Cartografia;

la Prof. Carla Masetti, Presidente del Centro Italiano per gli Studi Storico-Geografici, tutti «virtualmente» presenti.

Si apre oggi il XXXIII Congresso Geografico Italiano.

Lo celebreremo in un modo speciale, nelle forme consentite dalla situazione straordinaria in cui siamo costretti a vivere a causa della pandemia.

Quando nel 2019 abbiamo concordato con il Direttivo A.Ge.I. il titolo del Congresso mai avremmo immaginato che di lì a poco saremmo entrati in *lockdown* e che proprio il movimento sarebbe diventato così difficile, vincolato ai colori delle regioni, alla diffusione delle varianti, ai *green pass*.

Due anni fa, la scelta del tema del Congresso emergeva oltre che dalla consapevolezza che esso toccava aspetti cruciali del mondo globalizzato, anche dalla volontà di creare una sinergia con il progetto *Mobility & Humanities*, grazie al quale il Dipartimento di Scienze Storiche, Geografiche e dell'Antichità dell'Università di Padova è stato identificato come dipartimento d'eccellenza da parte del MIUR.

Di nuovo mai, in quel momento, avremmo pensato che da lì a poco intere aree del pianeta ci sarebbero state precluse per mesi, se non per anni.



In un mondo a pezzi, frammentato dal virus e dalle politiche di contenimento e controllo che esso ha determinato, l'attualità della nostra disciplina è resa ancor più evidente: improvvise distanze separano i luoghi, inedite prossimità collegano le persone.

Sono tutti spazi sconosciuti da esplorare con metodologie diverse, costruendo rappresentazioni nuove.

Anche a questo potrà essere utile il nostro Congresso che, pur se *online* e pur se in queste condizioni così complicate, registra comunque 415 iscritti dei quali 54 anche alle escursioni post-congressuali e vede la presentazione nel programma di 330 contributi, organizzati in 38 sessioni nei 5 nodi tematici.

Sono passati 67 anni da quando, nel 1954, Padova ha ospitato – insieme a Venezia – il XVI Congresso Geografico Italiano. Lo presiedevano Luigi Candida, a rappresentare Ca' Foscari, e Giuseppe Morandini, a nome dell'Istituto di Geografia patavino. Di quell'Istituto che – divenuto Dipartimento di Geografia e poi Sezione di Geografia – porterà il nome del fondatore, noi siamo gli eredi attuali: ne abitiamo gli spazi presso Palazzo Wollemborg, che proprio l'attivismo di Morandini aveva conquistato alla geografia. Questi spazi nell'ultimo anno sono stati completamente rinnovati. Segretaria di quel lontano Congresso – ne curerà anche gli Atti – era una giovane Eugenia Bevilacqua, che nel 1968 diventerà la prima donna italiana Professore Ordinario di Geografia.

Oggi a Padova su 12 geografi 8 sono donne. Due giovani colleghe sono da poco entrate a far parte della Geografia padovana.

In quel Congresso, inoltre, Elio Migliorini proporrà la costituzione dell'Associazione degli Insegnanti di Geografia: nel 2004 proprio qui a Padova si è festeggiato infatti il 50° anniversario. La sessione dedicata all'insegnamento della Geografia in questo Congresso è anche in memoria di tale importante eredità.

Ora, se riportiamo la mente alla metà degli anni '50, gli orizzonti politico-sociali che si presentavano erano drasticamente diversi da quelli che possiamo osservare oggi. Basti solo pensare al Veneto contadino e migrante, e a quanto è accaduto in seguito, dal successo del «modello Nord-est» alla delocalizzazione, dalla dilatazione della città diffusa, una vera e propria metropoli seppur inconsapevole di esserlo, alle molte crisi ambientali. L'acqua devastatrice del Vajont – 1963 – e l'acqua inquinata dai Pfas – oggi – ben rappresentano la magnitudine dei problemi generati dal «progresso scorsoio», per usare le parole di quel grande poeta veneto, amante del paesaggio, che è stato Andrea Zanzotto.

Non meno è cambiata la geografia, da allora: quante svolte sono state affrontate, quante sensibilità diverse sono fiorite.

Da una disciplina fondamentalmente e orgogliosamente italiana – nel 1954, su 88 fra relazioni e comunicazioni solo 7 erano esplicitamente aperte ad una dimensione internazionale: l'8% – siamo passati ad una geografia sì italiana ma in dialogo continuo con contesti internazionali e anzi globali, come ben potete vedere già dal *Book of Abstract* – dove 79 contributi su 330 sono esplicitamente rivolti a contesti internazionali: il 24%; e dove comunque la letteratura internazionale è pressoché sempre usata e citata.

L'ideazione scientifica del Congresso, pur se il motore organizzativo è stato ed è per forza di cose padovano, è stata largamente condivisa e aperta ad altre sedi e ai giovani. Ogni nodo ha infatti un Comitato – che qui ringrazio – che ha pensato, stimolato le sessioni, compiuto le inevitabili e sempre faticose scelte dovute al limite del tempo a disposizione: ogni comitato è composto da sei colleghi, per la metà non padovani; almeno due fra essi sono giovani; più di metà sono donne.

Il primo nodo mette al centro i movimenti della natura, degli elementi, delle piante, degli animali. Il secondo nodo si focalizza sulle diverse impronte materiali del movimento, seguendo gli oggetti, le merci, i beni. Il terzo invece si concentra sui movimenti delle persone, dei gruppi, sulle diverse forme che assume la mobilità umana. Il quarto nodo focalizza l'immaterialità del movimento, dedicandosi alla circolazione di idee, testi e rappresentazioni. Il quinto e ultimo nodo osserva il movimento attraverso la lente delle nuove tecnologie, delle potenzialità offerte dalla rete, dai nuovi sensori, dai GIS, che si confrontano non solo con il presente ma anche con il patrimonio – cartografico, ad esempio – che ci viene dal passato. Ci aspettiamo molto da questi nodi, che seguiranno un percorso articolato in sei *slot* temporali, organizzati ciascuno in un'unica o in più sessioni. Il racconto, seppur sintetico, di quanto avverrà, delle idee che emergeranno, delle riflessioni compiute lo sentiremo nell'ultima giornata.

Gli Atti poi renderanno a tutti disponibile questo vasto bagaglio di contributi.

Tra le innovazioni di questo Congresso, per molti versi inedito, vi è sicuramente l'apertura programmatica a contributi presentati in formati alternativi – video, *podcast* e *gallery* fotografiche –: sono 23 e la loro gestione ha richiesto di immaginare forme diverse di diffusione e conservazione. La dimensione digitale del Congresso ha poi consentito di poter videoregistrare le relazioni tenutesi durante i lavori, andando così a costituire un patrimonio di oltre 150 video pubblicati sul canale *YouTube* dell'Associazione dei Geografi Italiani, interamente accessibili tanto alla comunità scientifica quanto alla fruizione da parte del pubblico extra-accademico.

Per compensare in qualche modo la distanza obbligata dalla quale siamo costretti a lavorare in questi giorni, come comitato organizzatore abbiamo deciso di puntare decisamente sulle escursioni, seppure aperte a un numero ristretto di persone, compatibile con le norme sociali in tempo di pandemia. Ci è sembrata questa la via per garantire, a chi poteva partecipare, una possibilità di incontro faccia a faccia. Non avevamo però calcolato la diffusione della variante Delta e la nuova incertezza che essa ha generato: delle sei escursioni proposte – e già organizzate – ne sono rimaste attive tre, sulle quali abbiamo cercato di concentrare le preferenze degli iscritti. È interessante notare come i luoghi delle escursioni si sovrappongano largamente a quelli delle escursioni proposte nel 1954: la montagna e la laguna. Come sede padovana, abbiamo sempre creduto fortemente al ruolo del lavoro di terreno e, nella didattica, delle escursioni. Molte figure autorevoli, che ci hanno preceduto, ci dicevano, negli anni della nostra formazione, che «la geografia va fatta con i piedi». Ovviamente strettamente collegati con la testa.

Un pensiero, infine, alla collocazione di questo Congresso nell'immediata vigilia dell'Ottocentesimo anno dell'Ateneo di Padova. Il contributo della geografia, da quando nella seconda metà dell'Ottocento è stata istituzionalizzata la sua presenza in Ateneo, è sempre stato rilevante, tanto quello della geografia umana come quello della geografia fisica, tanto per gli studi sui territori regionali e nazionali come nell'apertura internazionale. Vi invitiamo a guardare anche la presentazione della sede nel sito del Congresso, dove potrete trovare il contributo che i geografi danno attraverso la didattica e nella gestione di corsi di laurea magistrali, di Master e del dottorato, tra i pochi – quest'ultimo – con un indirizzo geografico esplicitamente organizzato.

La Geografia padovana inoltre svolge un importante ruolo come motore della terza missione, dando sostanza all'impegno dell'Università nella città e nel territorio, con iniziative, per citarne solo alcune, come il Museo di Geografia. Aggiungiamo il MobiLab (*Digital Laboratory for Mobility Research*), che è ospitato nella nostra Sezione in via del Santo e che consiste di un rinnovato laboratorio con postazioni GIS e ricco di una innovativa dotazione software. Citiamo ancora il MoHu (Centro di Studi Avanzati *Mobility & Humanities*) e il centro di eccellenza Jean Monnet sulla giustizia climatica.

Per concludere, tra gli esempi indicati per spiegare il significato di *mobility/mobile* il dizionario Merriam-Webster spiega «an organization – mobile enough – to be able to cope with any emergency» ... noi abbiamo fatto del nostro meglio.

Grazie di essere qui con noi e soprattutto: buon lavoro!



## Discorso di apertura

**Andrea Riggio**

Presidente dell'Associazione dei Geografi Italiani

Prima di tutto vorrei rivolgere un grazie sentito a tutte le autorità accademiche per aver accolto, nella prestigiosa ricorrenza dell'Ottocentesimo dalla fondazione dell'Università di Padova, la manifestazione scientifica più importante per i geografi italiani.

Per spiegare ai non geografi e ai geografi più giovani cosa rappresenti questa manifestazione basterà dire che anche il Congresso Geografico Italiano, che si svolge in genere ogni 4 anni, ha una lunga storia perché con quello che si apre oggi si dà seguito a un percorso iniziato nel quarto centenario della scoperta dell'America, nel 1892, e quindi, tra poco, raggiungerà il 130° anniversario. Certamente non siamo di fronte a una storia di lunga durata, che risale al Medioevo, come quella dell'Università patavina, ma si tratta anche in questo caso di un traguardo importante, se rapportato all'avvento ottocentesco nel mondo europeo delle società scientifiche disciplinari.

Come ha giustamente notato Marina Bertoincin con il suo riferimento al Congresso del 1954 in Veneto, attraverso la lettura degli Atti dei Congressi Geografici Italiani si comprende quanto siano cambiati l'organizzazione del territorio nel corso del tempo e – nello stesso tempo – i modi di studiarla e quindi quanto sia cambiata la geografia nel suo costante sforzo di affinare i suoi modelli, le metodologie e gli strumenti per lo studio dei processi di territorializzazione e – oggi maggiormente – di riterritorializzazione. Questo – secondo me – è dovuto al fatto che al Congresso Geografico Italiano partecipa da sempre tutta la geografia italiana come mostra anche in questa occasione il dato degli iscritti, 415, a fronte dei circa 300 geografi universitari incardinati, e degli stessi iscritti all'A.Ge.I., l'Associazione dei Geografi Italiani che ho l'onore di presiedere, che sono poco più di 350. Qui ci sono veramente tutti i geografi italiani e ci sono da 130 anni!

E ancora per comprendere la rilevanza di questo Congresso non è un caso che una delle prime iniziative di digitalizzazione del sapere geografico in Italia risalga al 2002 allorché il mio predecessore Alberto di Blasi ebbe l'idea di mettere in un CD, distribuito poi a tutti i geografi italiani, l'indice degli scritti pubblicati negli Atti dei Congressi Geografici Italiani dal 1892 al 1992<sup>1</sup>: ne risultarono allora 1.700 circa, che diventeranno circa 2.700 con il XXXII Congresso. I precedenti indici cartacei erano stati realizzati da Elio Migliorini nel 1934 e da Luigi Cardì nel 1972. Ancora, l'Associazione dei Geografi Italiani che riunisce i geografi universitari ha nei suoi compiti statutari all'art. 2 – l'articolo 2 degli Statuti riassume sempre i compiti principali di un sodalizio – l'organizzazione ogni 4 anni dei Congressi Geografici Italiani che vengono affidati a un Comitato Ordinatore facente capo a uno degli Atenei italiani, coordinato in questo caso da Marina Bertoincin – l'attuale Vicepresidente dell'A.Ge.I. con delega alle manifestazioni scientifiche.

Ecco, questo riferimento allo Statuto mi serve per ricordare che in qualità di Presidente A.Ge.I. devo subito svolgere il mio secondo compito odierno, dopo quello dei saluti. Difatti, il nostro Regolamento prevede che il giorno dell'apertura dei lavori congressuali sia nominato Presidente del Congresso Geografico colui o colei che ha coordinato l'organo del Comitato ordinatore a cui si deve l'ideazione scientifica del Congresso. Pertan-

---

<sup>1</sup> Di Blasi A. (a cura di), *Un secolo di Congressi Geografici Italiani (1892-1992)*, Bologna, Pàtron, 2002.



to, cara Marina, con grande piacere, ti nomino ufficialmente Presidente del XXXIII Congresso Geografico Italiano. Rallegramenti a te e un grande ringraziamento dall'A.Ge.I. all'intero gruppo dei geografi padovani che hanno lavorato sotto la tua sapiente guida. Cara Marina, quanta passione e quanto lavoro hai messo in questa iniziativa! Se nei prossimi giorni ti capiterà di dare un'occhiata ai nomi di chi ti ha preceduto in questo ruolo nei 130 anni precedenti, avrai motivo di essere ripagata per lo sforzo compiuto insieme a tutte e a tutti i tuoi colleghi.

Lo stretto rapporto tra l'A.Ge.I. e il C.G.I. mi consente di fare, come Presidente di questa Associazione, un ragionamento di politica universitaria. Anche la politica A.Ge.I., la consulta scientifica della Geografia, si è sempre palesata e riflessa in questa manifestazione. Avete appena ascoltato direttamente da Marina Bertocin l'impianto generale del Congresso e gli aspetti innovativi introdotti in questa edizione. Essi si inseriscono perfettamente in tre pilastri nuovi della politica A.Ge.I. in tema di manifestazioni scientifiche: la *call for session*, introdotta dopo il 2013 (sono 38 le sessioni quest'anno); *l'open access* (la Casa Editrice A.Ge.I. diretta da Franco Farinelli e «Geotema» la nostra rivista di Fascia A sono *open access*) e l'adozione di criteri internazionali e comunitari di referaggio e di valutazione seguiti nella selezione dei lavori presentati a seguito della *call for abstract*. Certamente l'A.Ge.I., oltre all'innovazione, rappresenta e mantiene un legame forte con la tradizione. E la tradizione nei Congressi Geografici Italiani erano le Relazioni generali, le Comunicazioni, le Discussioni, le Mostre, le Escursioni.

Il CGI di Padova del 1954 ad esempio, a cui ha già fatto riferimento Marina Bertocin, ebbe il pregio di superare il vecchio impianto che portava a una dispersione di argomenti introducendo dei temi specifici organizzati in Sezioni. Di nuovo, nel 2021, gli organizzatori apportano altre innovazioni già riferite dalla stessa collega. A me qui fa piacere sottolineare un'altra: la scelta ponderata del Comitato Ordinatore e Scientifico di ripensare, migliorandola, la stessa innovativa *call for session* introdotta nel 2013 che aveva involontariamente portato a una proliferazione/dispersione dei temi discussi. Utilizzando la struttura e – direi – il metodo dei cinque Nodi tematici si è ottenuta una riduzione del numero delle sessioni rispetto ai congressi precedenti, senza limitare quell'organizzazione «dal basso» (la *call for session*) utile per favorire la trasmissione delle nuove tendenze di ricerca emergenti nella geografia italiana.

L'altra cosa, che vorrei mettere in evidenza anch'io, è il ritorno della centralità delle Escursioni Geografiche Interuniversitarie che aveva perso forza – per vari motivi anche d'ordine pratico – negli ultimi due decenni. Anche qui è utile ricordare che la prima Escursione Geografica Interuniversitaria si svolse nel 1926 con un itinerario da Ravenna alla Laguna veneziana. Io auspico che questo ritorno a escursioni lunghe, con un programma fittissimo ed estremamente specialistico, sia raccolto dagli organizzatori delle prossime manifestazioni A.Ge.I. Questo puntare decisamente sulle escursioni è un richiamo esplicito all'importanza della ricerca e della didattica sul campo. Qui è stato possibile perché la scuola padovana è sempre stata all'avanguardia nella ricerca sul terreno e negli ultimi anni sta contribuendo, con altri poli, al suo rinnovamento attraverso, ad esempio, l'introduzione delle geotecnologie, dai droni alle *app* geografiche, con i GIS partecipativi o altri strumenti preparatori all'escursione sul terreno, come il ricorso ai *big data* e al *crowdsourcing* – che ci consentono d'individuare attraverso lo studio degli spostamenti dei *city users* i nuovi luoghi pubblici della modernità – o ancora ricorrendo ad altri metodi come l'uso della cartografia partecipativa per restituire i risultati della ricerca sul campo rivolta alla *governance* territoriale.

L'aver poi inserito dei giovani geografi nei *board* che hanno gestito i Nodi – facendoli partecipare quindi anche alla valutazione degli *abstract* pervenuti – mi è sembrato un segnale forte di ascolto e di profondo rispetto per questa componente della geografia accademica, spesso costretta per molti anni a lavorare in condizioni precarie e d'incertezza – si arriva ormai facilmente a 15 anni di precariato in Italia –, componente che oggi comprende circa un quarto dei geografi universitari.

Concludo il mio saluto con un riferimento alle tematiche che saranno al centro del Congresso formulando un auspicio e una sottolineatura.

I geografi italiani tornano a Padova, dopo le «Giornate della Geografia» del 2018 dedicate alla *Public Geography*, per affrontare un altro tema strategico, quello della mobilità e del movimento nel processo di globalizzazione intesi nelle loro declinazioni più recenti e più ampie. L'auspicio è che tutti i geografi che si occupano di mobilità contribuiscano con le loro ricerche, con le loro rappresentazioni cartografiche, con le loro esperienze di analisi di terreno a dare forza alla ancora fragile *governance* mondiale delle migrazioni avviata a un percorso

più strutturato con gli accordi di Marrakesh del 2018 del *Global Compact*. Si tratta di un'altra delle grandi sfide del XXI secolo paragonabile per importanza alla lotta e all'adattamento ai cambiamenti climatici – con la transizione energetica territoriale – e al raggiungimento degli obiettivi dell'Agenda 2030 per la transizione alla sostenibilità. L'importante è fare tanta ricerca, didattica e trasferimento delle conoscenze su questo tema. Per quello che conta, la mia posizione è nota: la *governance* mondiale delle migrazioni deve partire dal riconoscimento delle migrazioni come bene pubblico mondiale.

La sottolineatura è che la lettura del programma, degli obiettivi dei nodi tematici e del *book* degli *abstract* del Congresso, fa facilmente prevedere che l'ascolto dei relatori mostrerà che la nostra disciplina sta affinando molto rapidamente le sue metodologie e i suoi strumenti per lo studio della mobilità e delle geografie in movimento nella *network society*, e tutto questo consentirà anche di produrre nuove visioni e forse un ripensamento sul nostro modo di abitare il pianeta, adesso che mobilità, reticolarità e prossimità del vivere urbanizzato, anche con la pandemia, mostrano evidenti criticità.

Grazie agli oltre 400 iscritti, agli Enti e alle Associazioni che hanno dato il loro patrocinio, grazie ai relatori italiani e stranieri, grazie ai presenti, e l'augurio di buon XXXIII Congresso Geografico Italiano a tutte e a tutti.



# **NODO 2 - OMB**

**Oggetti, merci, beni:  
l'impronta materiale  
del movimento nello spazio**





## Introduzione

a cura di Mauro Varotto, Giacomo Cavuta, Margherita Cisani,  
Federica Epifani, Francesca Governa, Chiara Rabbiosi<sup>1</sup>

### 1. Oggetti, merci, beni: le impronte del movimento nello spazio

Oggetti, merci e beni non sono solo *commodities* al centro delle ricerche di geografia economica: la loro produzione e il loro movimento innervano e costruiscono gli spazi, trasformandoli nelle loro dimensioni fisiche, sociali, politiche e culturali. Il volume, che raccoglie i contributi confluiti nel secondo «nodo» tematico del XXXIII Congresso, invita a riflettere sul ruolo complesso e profondo che «le cose» assumono, nella loro natura di *beni mobili*, nel plasmare e trasformare assetti regionali, aree urbane, paesaggi.

Si tratta di una riflessione che riguarda in primis le infrastrutture e i vettori che condizionano l'assetto spaziale – dai porti agli aeroporti, dagli aerei alle navi da crociera, dalla mobilità individuale alle linee del trasporto pubblico... –, ma anche le modalità attraverso le quali singoli oggetti o beni «muovono» ovvero trasformano, scompongono e ricompongono le tradizionali categorie dello spazio urbano e rurale, i luoghi della produzione e del consumo, gli ambienti naturali, terrestri e marini.

Analizzare oggetti, merci e beni nella loro mobilità significa dunque esplorare nuovi metodi e approcci con cui tracciarne e interpretarne il movimento – *mobile methodologies* –, la loro *agency* e i loro cangianti significati. Dalla sfera economica a quella geopolitica, dalla dimensione ecologica a quella sociale, le dinamiche spaziali sono date oggi dalla compresenza di mobilità visibili e invisibili, dimensione materica e digitale di flussi e spostamenti, impalpabili mondi virtuali – *gamification*, tour virtuali, realtà aumentata – e concrete ricadute negli spazi di vita. Oggetti, merci e beni si muovono su diverse scale e a diversi ritmi e velocità, sulla base dei quali originano non solo nuove economie ma nuovi stili di vita. Queste diverse velocità e scale trovano espressione esplicita nel campo del cibo – fast and slow food, cibo a km zero, cibo globale, etnico, di strada... –, ma sono anche evidenti nel riarticolarsi delle catene del valore a scala globale di una molteplicità di beni e prodotti di uso quotidiano – dalle batterie che alimentano i nostri smartphone e computer ai vestiti che usiamo –. Ciò impone di considerare pure il nesso tra ciò che si muove e ciò che sta fermo, la dimensione mobile di elementi solo apparentemente immobili – come, ad esempio, il patrimonio culturale –, la natura strumentale e politica dei rapporti tra mobilità e immobilità, il ruolo di dazi o barriere e tutto ciò che determina geografie dell'immobilità. Infine, l'educazione e la transizione verso una mobilità sostenibile suggeriscono questioni di governance, norme e comportamenti capaci di gestire il movimento e prevederne esiti, minacce, opportunità.

### 2. I contributi del volume

L'invito a riflettere sulla dimensione mobile – al tempo stesso metodologica, materiale e immateriale – delle «cose» nello spazio ha coinvolto complessivamente 130 geografe e geografi, che al Congresso di Padova han-

---

<sup>1</sup> Mauro Varotto, Chiara Rabbiosi, Margherita Cisani, Università di Padova; Giacomo Cavuta, Università di Chieti; Federica Epifani, Università del Salento; Francesca Governa, Politecnico di Torino.

no presentato 70 contributi distribuiti in 7 diverse sessioni. Un aspetto preliminare da considerare è la «mobilità» dei formati ovvero l'articolazione inedita delle modalità di condivisione dei contenuti scientifici, che ha visto la presentazione complessiva di 65 contributi in forma orale, 3 contributi in formato video e 2 *gallery* di immagini. Questa eterogeneità di formati trasforma questo volume nel primo tentativo dichiaratamente «cross-mediale» di restituzione pubblica degli Atti di un Congresso geografico in Italia, ed è un primo fattore di mobilità. Un secondo aspetto degno di considerazione è il sostanziale equilibrio di genere che caratterizza gli apporti scientifici del volume, con 57 autrici e 51 autori a testimonianza di una geografia italiana che parla e «muove» verso un progressivo bilanciamento delle distinzioni di genere.

Nella sua articolazione tematica il volume riflette il modo in cui la comunità geografica italiana ha declinato il tema della mobilità a partire dagli ambiti di interesse più consolidati della geografia umana ed economico-politica, un panorama di «pieni» – rappresentati dai contenuti scientifici del volume –, ma anche di «vuoti» che invitano ad immaginare nuove piste di riflessione per il futuro su temi che qui per il momento non compaiono – ad esempio il tema della mobilità del cibo, le *commodity chains* dei prodotti elettronici e digitali, la natura s-confinata e difficilmente confinabile della comunicazione e delle transazioni virtuali, per non fare che alcuni esempi, solo in parte rinvenibili in questo e negli altri volumi degli Atti –.

Per tornare ai «pieni» ovvero alle aree più dense di riflessione scientifica, esse si distribuiscono attorno a cinque macro-temi generali, contribuendo a caratterizzare e ad approfondire nelle sue diverse declinazioni il tema centrale del movimento, della trasformazione e delle diverse sfere della mobilità. Il primo tema è quello del dinamismo che anima le case e il patrimonio costruito, per definizione «immobile», sviluppato nelle prime due sessioni del volume – *Storie di case e Centri storici* –; un secondo tema particolarmente sentito è quello delle energie rinnovabili e della transizione energetica – sessione 3, *In movimento verso l'energia rinnovabile* – che sta investendo i nostri paesaggi e ci interroga sulla reale sostenibilità dei nuovi modelli di produzione energetica; un terzo tema riguarda le *catene logistiche* e il ruolo delle infrastrutture portuali quali nodi strategici del movimento di merci tra locale e globale – sessione 4 –, e le relative ricadute geopolitiche nella regione mediterranea, in cui si gioca una più ampia contesa tra Oriente e Occidente – sessione 5, *Il Mediterraneo conteso* –; una quarta declinazione della mobilità interessa la valorizzazione dei beni geocartografici universitari, «pezzi da museo» solo apparentemente immobili, in realtà attraversati di recente da un vivace dinamismo progettuale – sessione 6, *Scienza in divenire* –; infine, il quinto ma non ultimo tema è quello del patrimonio culturale, perno immobile di percorsi di valorizzazione territoriale che in realtà muovono considerevoli risorse economiche, persone e idee – sessione 7, *Patrimonio culturale mobile e immobile*.

### 3. Tanti snodi in un solo nodo

La ricchezza dei contenuti del volume è di per sé evidente già nella quantità di lavori presentati per la pubblicazione – 60 in tutto, comprensivi dei testi introduttivi di chi ha coordinato le sessioni, spesso frutto di una riflessione corale –, nell'ampia articolazione e declinazione dei temi, organizzati in sette sessioni, nella pluralità di sguardi che ogni sessione contiene affiancando casi di studio e prospettive di lettura diverse. Senza pretesa di esaustività vorremmo qui suggerire alcune piste di riflessione o meglio «snodi nel Nodo», emersi dalle sessioni e capaci di stimolare il mondo della comunità geografica, oltre la *comfort zone* di interessi consolidati, verso nuove pratiche e nuovi territori da esplorare.

- a) *Camp geographies*. È emerso chiaramente dai lavori delle sessioni che il tema della mobilità induce a sviluppare approcci mobili, una *camp geography* che va ben oltre gli studi sulle realtà nomadiche di campi rom o profughi: una geografia che richiede di spostare il baricentro, al tempo stesso metodologico e tematico, sul movimento intrinsecamente presente attorno e dentro alle «cose». È un discorso che qui parte dalla dimensione abitativa, invitando a spostare l'attenzione dalla fissità degli insediamenti – *siedlungen* – al costitutivo dinamismo dell'atto insediativo – *siedlung* – inteso come «concrezione di mobilità»; prende avvio dai contributi relativi agli insediamenti temporanei, ma si allarga a ben vedere alla dimensione del neo-nomadismo planetario, al tema strutturale e sempre più pressante dei flussi migratori, all'abitare politopico, alla disamina di fenomenologie abitative mobili/immobili a tutte le scale: da quella di un palazzo napoletano con i suoi «alti» e «bassi» alla governance delle occupazioni

- «abusive», dalla fruizione dinamica di centri storici sempre più «patrimonializzati» a resistenze e anestetizzazioni legate ai fenomeni di *overtourism-gentry-foodification* – dalla Kalsa di Palermo ai dehors di Bologna –. Ascoltare e capire il movimento dall'interno, in relazione ai luoghi – prima di bloccarlo/impedirlo o viceversa subirlo in balia dell'assenza di regole – sembra essere il punto di partenza ineludibile per un governo attento ai processi, in equilibrio tra strategia e tattica.
- b) *Green or Grey New Deal?* Altro snodo cruciale, emergente soprattutto dai contributi presentati nella seconda sessione dedicata alla transizione energetica, ma che non rimane certo confinato all'interno del recinto «tecnico» degli impianti di fonti rinnovabili, coinvolge la verifica concreta del significato di parole e slogan «verdi» come «Green New Deal» o «transizione ecologica», che dall'osservazione di caso e alla prova dei fatti mette in questione assunti spesso generali. La denuncia della svendita di petrolio generata per eterogeneità dei fini dal calo della domanda di combustibili fossili o le «lagune» di campi fotovoltaici che si stanno diffondendo quasi senza soluzione di continuità nelle campagne siciliane e pugliesi sono altrettanti punti critici nella «messa a terra» e nella coerenza degli assunti programmatici. Vigilare su contraddizioni e cortocircuiti dei processi territoriali in atto è ciò che la geografia è chiamata a fare in questi casi: essere *lanceur d'alert* – secondo la definizione di Pierre Rosanvallon – ovvero «sentinella» sul territorio in grado di segnalare storture e distorsioni, ma anche suggerire soluzioni alternative, in grado di declinare la sostenibilità a diverse scale, in nome di una coerenza di principi che non può essere disattesa a scala locale in nome di un interesse globale, e viceversa.
- c) *Nuove rotte e nuovi tessuti connettivi*: la mobilità delle merci produce nuove *terrae incognitae* tutte da esplorare, dal passaggio a Nordest generato dai cambiamenti climatici al *reshoring* del Made in Italy e allo scacchiere geostrategico di un Mediterraneo sempre più «medioceanico», rinnovato luogo d'incontro-scontro tra Occidente e Oriente. Rotte commerciali e catene di logistica fanno da apripista per nuovi scenari economici e geopolitici, che spesso generano tensioni sociali e barricate culturali. La geografia oggi non può più essere – se mai è potuta esserlo – una semplice «esplorazione» al servizio del Re, ovvero una geografia «contabile» asservita alle esigenze della globalizzazione economica: essa è chiamata a suggerire strategie regolative in grado di generare luoghi di mediazione e tessuti connettivi, che spaziano dalle soluzioni tecniche della intermodalità e retroportualità alla capacità di offrire alla comunità chiavi interpretative efficaci per affrontare con consapevolezza i fenomeni in atto.
- d) *Eppur si muove!* Il tema della mobilità ha sollecitato e messo in questione anche il mondo statico dei patrimoni geografici, smuovendoli da un destino di mera conservazione – quando va bene all'interno di teche ed espositori, alla peggio in polverosi sgabuzzini dimenticati –. Una «scienza in divenire» è tale anche quando è in grado di rimettere in circolo e reinterpretare il proprio passato alla luce delle sfide del presente, a partire in questo caso dalla materialità degli oggetti: dalla cartografia storica in grado di far leggere e conoscere un territorio oltre «i cento metri d'argine» di una gestione tecnica, alla ricostruzione di traiettorie materiali che rimandano a persone diverse e luoghi specifici, alla ideazione di percorsi di educazione geografica e fruizione pubblica aperti ad alleanze, reti e sinergie con istituzioni come il Touring Club Italiano, l'Istituto Geografico Militare, l'Associazione Italiana Insegnanti di Geografia, l'Istituto Geografico De Agostini etc. I percorsi di valorizzazione pubblica del sapere geografico anticipano o comunque incarnano il fermento culturale che ruota attorno alla nuova definizione di «Museo» varata dall'International Council of Museums a Praga il 24 agosto 2022, in cui al centro della *mission* museale stanno le persone, le relazioni tra patrimonio e comunità, e dunque la capacità di reinterpretazione e riappropriazione collettiva di un patrimonio ereditato. In questo senso la disciplina geografica, ridimensionata nell'insegnamento scolastico, cerca riscatto nella formazione continua, nel contatto con nuove tipologie di pubblico, che chiedono formazione geografica per orientarsi nella complessità del mondo, riallacciando il dialogo tra sapere accademico e società civile.
- e) *I patrimoni come collane di perle*. La dimensione mobile e dinamica dei beni non riguarda ovviamente solo il ristretto ambito dei patrimoni universitari, ma investe l'immenso giacimento di eredità materiali e immateriali della nostra penisola, attorno alle quali nell'ultima sessione del volume si articolano ipotesi di animazione e connessione: cammini, pellegrinaggi, transumanze in grado di unire in un filo narrativo e interpretativo coerente, come in una «collana di perle», luoghi e beni semanticamente isolati e talora marginali, ridando loro senso e un respiro più ampio. Si tratta di progettualità sempre più ne-



cessarie, che invitano a rivedere una impostazione ormai superata e limitante delle tradizionali guide turistiche, spesso declinate in chiave prettamente artistico-architettonica, mettendo in primo piano la relazionalità tra beni e contesto, la dimensione «abitata» – e, talvolta, «contestata» – del patrimonio, al fine di costruire nuove «comunità di eredità», oltre le masserie-boutique o masserie-kibbutz.

La mobilità di oggetti, merci e beni tratteggiata nel volume apre dunque a nuove sfide, interrogandoci sulla missione di una disciplina e sul ruolo pubblico della geografia oggi: cogliere il movimento, sperimentare nuove metodologie, osservare attentamente un mondo che cambia e riconoscere i segnali d'allarme provenienti da territori soggetti a processi destabilizzanti; essere tessuto connettivo capace di tenere insieme e costruire relazioni virtuose tra oggetti, persone e ambienti è la sfida che ci attende: passare così da geografie del movimento a comunità geografica in movimento. Antonella Primi ne è stata tra gli altri appassionata testimone, offrendo il suo contributo al volume prima di abbandonare, troppo presto, il divenire di questo mondo.

# OMB 1

Storie di case:  
«beni immobili» tra fluidità,  
precarietà e mutevolezza



## Introduzione

Francesco Chiodelli, Camillo Boano<sup>1</sup>

Per quanto tecnicamente immobili, molti beni sono tutt'altro che statici in termini di pratiche che li plasmano. Sono diversificate e in continuo cambiamento le pratiche di accesso a – e uso di – un bene tanto centrale per la vita come la casa. Non solo la tradizionale dicotomia tra proprietà e affitto lascia sempre più spazio a una miriade di forme variegata, all'interno della quale emergono pratiche collettive – e.g. *cobousing* e altre forme di abitare comunitario –, temporanee – e.g. affitti brevi legati sia alla iper-turistificazione delle città sia alla crescente precarizzazione delle biografie lavorative –, inaspettate – e.g. convivenze solidali tra anziani e studenti – o precarie – e.g. occupazioni, campi. Per di più l'accesso ordinario tramite processi legali è affiancato da fattispecie informali – o illegali – che, sebbene rappresentino da molti anni un tratto tipico del regime abitativo italiano – e più in generale mediterraneo –, si sono complessificate e moltiplicate negli ultimi decenni, a seguito di cambiamenti strutturali di carattere economico, culturale e sociale – e.g. crescita dei flussi migratori e precarizzazione. Tale complessificazione subirà probabilmente una ulteriore torsione a seguito della recente crisi pandemica, i cui effetti in questo campo, sebbene già ora percepibili aneddoticamente – per esempio, in termini di crescita della precarietà abitativa –, aspettano di essere esplorati in maniera sistematica e analitica. Su questo sfondo, la sessione desidera raccogliere contributi di natura diversa – sia tradizionali comunicazioni orali in presenza, sia contributi visuali in forma video o fotografica – che riflettano criticamente sul carattere mobile, mutevole e plastico delle pratiche di accesso e uso del bene immobile abitativo, focalizzandosi per esempio su – ma non limitandosi necessariamente a:

- diversificazione fenomenologica delle forme di uso e accesso alla casa, connesse sia all'emersione/consolidamento di nuove soggettività – per esempio, migranti stagionali o lavoratori del nuovo precariato del capitalismo digitale –, sia a recenti contingenze storiche – per esempio la crisi pandemica, ma anche la precedente crisi economica globale;
- fluidità delle geografie abitative contemporanee dal punto di vista istituzionale – per esempio, in termini di relazione tra sfera legale e sfera illegale;
- valenza epistemica dello studio delle pratiche abitative in relazione alla comprensione dei caratteri costitutivi dell'urbanesimo globale contemporaneo;
- processi di marginalizzazione e violenza legati all'accesso alla casa e alle pratiche abitative.

## Bibliografia

Allen J., Barlow J., Leal J., Maloutas T., Padovani L., *Housing and Welfare in Southern Europe*, Londra, Blackwell, 2004.  
Arbaci S., *Paradoxes of Segregation: Housing Systems, Welfare Regimes and Ethnic Residential Change in Southern European Cities*, Hoboken, John Wiley & Sons, 2019.

---

<sup>1</sup> Francesco Chiodelli, Università di Torino; Camillo Boano, University College of London e Politecnico di Torino.

- Chiodelli F., Coppola A., Belotti E., Berruti G., Clough Marinaro I., Curci F., Zanfi F., *The Production of Informal Space: A Critical Atlas of Housing Informalities in Italy between Public Institutions and Political Strategies*, in «Progress in Planning», 2021, 149, 100495.
- Waibel L., McFarlane C. (a cura di), *Urban Informalities. Reflections on the Formal and Informal*, Farnham, Ashgate, 2012, pp. 171-193.
- Vasudevan A., *Metropolitan Preoccupations: The Spatial Politics of Squatting in Berlin*, Londra, Wiley-Blackwell, 2015.

## Le politiche dell'abitare nei confronti dei rom: il caso dei rom evacuati dal campo della città di Cagliari

Andrea Corsale, Monica Iorio<sup>1</sup>

### 1. Introduzione

Sebbene i campi rom siano diffusi in tutta Europa (Legros, Vitale, 2011; Picker, 2017), l'Italia si caratterizza per aver istituzionalizzato questi insediamenti basati esplicitamente su un'appartenenza etnica, un'anomalia che ha portato il Centro Europeo per i Diritti dei Rom – un'ONG accreditata presso il Consiglio d'Europa e le Nazioni Unite – ad appellare l'Italia come il «Paese dei campi» (ERRC, 2000). Declinati come «campi nomadi», «campi sosta», «campi rom», questi peculiari luoghi abitativi ospitano circa 13.000 rom e sinti, prevalentemente originari dell'ex-Iugoslavia, in possesso, per quasi il 50% dei casi, della cittadinanza italiana (Associazione 21 luglio, 2020). Ai campi formali si aggiungono quelli informali, nei quali abitano circa 7.300 rom, in prevalenza di origine rumena, giunti in Italia in anni più recenti (Associazione 21 luglio, 2020).

Se da un lato l'Italia ha istituzionalizzato il dispositivo del campo rom, dall'altro, più recentemente, ha intrapreso un cambiamento di rotta; infatti, nel 2012, il Governo, sulla scia dell'*Indagine sulla condizione dei rom, sinti e camminanti*, elaborata dal Senato della Repubblica nel 2011 – che aveva denunciato la drammaticità e la disumanità della vita nei campi, soprattutto considerando l'elevata presenza di bambini – (Senato della Repubblica, 2011) e in seguito alle sollecitazioni provenienti dall'Unione Europea, ha varato la *Strategia nazionale d'inclusione dei rom, dei sinti e dei camminanti* (Presidenza del Consiglio dei Ministri, 2012). Tale Strategia si è posta l'obiettivo di realizzare una sostanziale inclusione economica e sociale dei rom e garantire loro il pieno godimento dei diritti previsti dalla Costituzione e dalle convenzioni internazionali ratificate dall'Italia. Essa individua quattro linee d'intervento: salute, lavoro, alloggio e istruzione. In particolare, per l'asse alloggio, si prevede il progressivo «superamento» dei campi.

Ad oggi, nonostante la scadenza naturale sia stata superata, la Strategia non può dirsi compiuta. Troppi elementi di criticità hanno di fatto impedito un sostanziale miglioramento delle condizioni di vita delle famiglie rom che vivono negli insediamenti formali e informali, così come di quelle fuoriuscite dagli stessi (Associazione 21 luglio, 2020; Di Noia, 2016). Se è vero che, soprattutto dal 2017, si è avuta un'accelerazione nella chiusura dei campi formali, è altrettanto vero che le «chiusure» non sempre hanno prodotto un definitivo superamento della problematica abitativa dei rom. La dismissione di un campo può avvenire attraverso lo sgombero degli abitanti con contestuale abbattimento delle loro abitazioni o l'esercizio di un'azione di pressione affinché le persone abbandonino volontariamente il campo, talvolta dietro un incentivo economico una tantum. Queste chiusure, spesso apprezzate dall'opinione pubblica e dai media locali, difficilmente riescono a risolvere le criticità. In effetti, il reale superamento del campo necessita che le amministrazioni locali intraprendano percorsi lunghi e articolati che richiedono specifiche competenze di analisi, ascolto, mediazione e reperimento di ingenti risorse economiche.

Diverse amministrazioni comunali – Bologna, Messina, Modena, Pisa, Torino, Venezia, per citarne alcune

<sup>1</sup> Università di Cagliari.



– hanno varato esperimenti di superamento dei campi attraverso le formule della micro-area, del villaggio, dell’inserimento in case popolari o nelle abitazioni private, dimostrando che dal campo si può uscire, pur con tutte le difficoltà che si incontrano (Cittalia, 2011; Mantovan, 2016; Manzoni, 2017).

Anche la Sardegna ha iniziato ad affrontare questo processo, seppur lentamente e con alterne vicende (Nuvole, 2019).

Con l’obiettivo di offrire un contributo al dibattito sull’efficacia delle politiche dell’abitare nei confronti dei rom, questo studio esamina le strategie attuate dal Comune di Cagliari in seguito alla chiusura, nel 2012, del campo autorizzato che era situato alla periferia della città.

Lo studio si avvale di una metodologia qualitativa basata su fonti secondarie, colloqui e interviste. In riferimento alle prime, si sono consultati documenti prodotti dalla Regione Sardegna, dal Comune di Cagliari e dalla Caritas Diocesana. In riferimento alle seconde, fra il 2019 e i primi mesi del 2020, sono state intrattenute delle conversazioni con funzionari del Comune di Cagliari (Assessorato alle Politiche Sociali), con il responsabile locale della Caritas Diocesana, con il mediatore culturale della medesima e con il referente dell’Ufficio Migrantes – Diocesi di Cagliari. Il panorama dei colloqui è stato arricchito da una serie di interviste con undici residenti di etnia rom evacuati dal «campo rom SS 554» – nome derivante dalla strada che contornava il campo, la SS 554, per l’appunto – e reinsediati, col supporto del Comune e della Chiesa, in città e nell’hinterland.

## 2. L’ex campo sosta della SS 554

Una piccola comunità sinti, storicamente presente in Sardegna ma poco visibile e riconoscibile, anche per l’alto grado di assimilazione alla cultura locale, era costituita soprattutto da giocolieri, artisti del circo, giostrai e commercianti ambulanti.

A partire dagli anni Settanta del Novecento, questi furono raggiunti da piccoli gruppi di rom provenienti da altre regioni italiane. Successivamente, fra gli anni Ottanta e Novanta, nel quadro della crisi economica e della successiva dissoluzione della Jugoslavia, arrivarono altri gruppi dalla Bosnia-Erzegovina, dalla Croazia, dalla Macedonia, dal Montenegro e dalla Serbia (Melis, 1995). Una parte consistente della comunità rom creò un vasto campo abusivo situato nella periferia occidentale di Cagliari, noto oggi come allora col nome di «campo di via San Paolo», mentre altri rom si stabilirono in altri tre campi irregolari di minori dimensioni, anch’essi situati nella periferia urbana. All’epoca, questi gruppi costituivano la maggior parte dei rom presenti nell’isola – circa 800 (Mastinu, 2013).

Alla fine degli anni Ottanta, anche in seguito al clamore suscitato dalla morte per freddo della piccola «Tiziana», una bambina rom che abitava in una baracca del del vicino campo di San Lussorio (comune di Selargius), si ebbe una svolta decisiva. Il Consiglio Regionale, infatti, approvò la Legge Regionale Speciale n.9/1988 *Tutela dell’Etnia e della Cultura dei Nomadi*, nota anche come «Legge Tiziana». Da quel momento, anche in Sardegna, come già avvenuto in altre regioni italiane, l’azione istituzionale sancì l’esistenza dei campi nomadi autorizzati (Mastinu, 2013).

Sia il campo di via San Paolo sia altri campi minori furono definitivamente sgomberati nel 1995, in coincidenza con l’apertura, ai margini della SS 554, nei pressi di un’area industriale e artigianale, di un unico grande campo nomadi autorizzato e attrezzato, gestito dal Comune di Cagliari. Vi furono trasferite circa 400 persone, in larga parte imparentate tra loro. Per contro, i restanti rom che abitavano negli insediamenti abusivi periurbani, grosso modo la metà del totale, lasciarono la Sardegna, oppure si stabilirono in altri campi dell’isola (Fondazione Anna Ruggiu, 1996).

L’estensione del campo era pari a circa 10.000 m<sup>2</sup>, distribuiti in 43 piazzole di 45 m<sup>2</sup> ciascuna, in un contesto periurbano isolato e lontano dai servizi pubblici. I servizi di base previsti, e presenti originariamente, includevano l’illuminazione e l’acqua potabile per ogni piazzola. I servizi igienici, in comune, comprendevano docce, lavabi e lavatoi (Mascia, 2010).

Il campo, benché autorizzato e gestito dalle autorità comunali, assunse ben presto l’aspetto di una baraccopoli non dissimile dall’accampamento originario, isolata e segregata dal resto della città sia sotto l’aspetto spaziale sia sotto quello sociale (Mascia, 2009). I conflitti tra famiglie rivali erano costanti e le condizioni igienico-sanitarie disastrose, anche a causa della presenza, intorno al campo, di una discarica di rifiuti di vario genere (Baldino, 2017).

A causa delle condizioni di vita sempre più precarie, dei traffici illegali e dei conflitti con i residenti dei quartieri cittadini situati in prossimità del campo, che lamentavano i fumi tossici dovuti alla frequente combustione dei rifiuti, nel 2012 il Comune di Cagliari decise di chiudere il campo, evacuare gli abitanti e bonificare l'area. In seguito a questa decisione, dettata inizialmente dall'emergenza, il Comune ha dato l'avvio a un programma di sperimentazione volto all'inclusione sociale dei rom evacuati dal campo.

### 3. Fuori dal campo: i processi di inclusione abitativa dell'azione istituzionale

Parallelamente alla chiusura del campo nomadi (2012), l'Assessorato ai Servizi Sociali del Comune di Cagliari, in collaborazione con la Caritas, ha preso l'incarico di assistere la comunità in via di evacuazione e di intraprendere un processo di inclusione sociale denominato *Nuovo abitare possibile*. Inizialmente, l'azione ha avuto come beneficiari gli ex dimoranti nel campo, ossia circa 170 individui; successivamente, essa è stata estesa ad altre famiglie in grave stato di privazione provenienti da campi abusivi situati nei pressi della città e raggiunti da ordine di sgombero coatto. L'aumento degli interessati, anche dovuto all'incremento naturale della popolazione originariamente presa in carico, ha fatto salire il numero di beneficiari a 266, suddivisi in circa 40 nuclei familiari appartenenti principalmente a 2 grandi clan. Secondo i dati forniti dal Comune di Cagliari (2020), si tratta di una popolazione molto giovane: i minori, infatti, sono 150, di cui 49 con un'età compresa tra 0 e 6 anni, 76 tra 7 e 13 e 25 tra 14 e 17 anni.

La questione della casa ha assorbito finora gran parte delle risorse, umane e finanziarie, destinate dalle istituzioni locali alla comunità rom.

Prima, durante e dopo la fase di chiusura ed evacuazione del campo, il Comune di Cagliari si è attivato per individuare gli alloggi da destinare alle famiglie interessate. L'Amministrazione comunale ha affidato alla Caritas il compito di facilitare la ricerca di immobili abitabili e di supportare le operazioni burocratiche, come la stipula dei contratti di locazione e dei contratti di fornitura di acqua ed energia elettrica, assumendo a proprio carico il pagamento di tutti i canoni di locazione. La durata delle locazioni è stata stabilita di volta in volta con i proprietari degli immobili, con una durata media di 3-4 anni. La copertura del costo degli affitti è stata assicurata dai finanziamenti regionali, su fondi europei, sulla base di progetti triennali che sono stati finora costantemente rinnovati e prorogati.

A distanza di circa 7-8 anni dall'inizio del progetto, 196 rom vivono finalmente in un'abitazione, mentre 70 individui risultano ancora privi di dimora e vivono in sistemazioni precarie come roulotte, baracche e edifici occupati. Si tratta di famiglie a cui è già scaduto il contratto di locazione, e che pertanto hanno dovuto lasciare la casa, ma non riescono a trovare un nuovo alloggio, e di famiglie di nuova formazione che spesso vivono, in rifugi di fortuna, nei pressi delle abitazioni delle famiglie di origine.

Com'è spesso emerso durante le interviste effettuate, la ricerca degli alloggi è resa molto difficile dalla reticenza da parte dei proprietari di immobili ad affittare alle famiglie rom, nonostante l'intermediazione della Caritas e la copertura finanziaria assicurata dal Comune. Le abitazioni reperite sono situate in vari Comuni dell'area metropolitana di Cagliari, spesso lontano dai centri abitati. La residenza anagrafica dei nuclei familiari, tuttavia, resta ubicata formalmente presso il Municipio di Cagliari, ancorché il loro domicilio sia situato altrove. Tale discrepanza deriva in parte dalla diffidenza delle amministrazioni comunali dell'hinterland ad ospitare famiglie rom nei loro territori – anche per evitare di doversi accollare spese per prestazioni sociali – e in parte per facilitare la copertura socio-assistenziale fornita dal Comune di Cagliari. Questa soluzione ha comunque delle ripercussioni importanti e problematiche nella vita quotidiana delle famiglie, perché, in mancanza di una residenza anagrafica, l'accesso ad alcuni servizi forniti dai Comuni dell'hinterland ne risulta ostacolato – es. ritiro dei rifiuti porta-a-porta, scuolabus, mense scolastiche, pratiche burocratiche, ecc.

Le abitazioni finora reperite sono per lo più case individuali, situate in zone di campagna, caratterizzate da condizioni strutturali non ottimali: sono spesso prive di coibentazione e riscaldamento, hanno infissi precari, sanitari vecchi, ecc. La Caritas, tramite fondi diocesani e dell'8 per mille, ha supportato le famiglie nell'acquisto dei materiali necessari per fare piccole opere di manutenzione, nell'acquisto degli arredi fondamentali e nel pagamento delle utenze. Parte di esse dispone di un piccolo terreno che risulta utile per la sosta dei mezzi di trasporto, per appoggiarvi attrezzi connessi al lavoro dei metalli e per ospitare animali da cortile. Soltanto sei nuclei familiari vivono in appartamento.

Dalle interviste con i rom e gli operatori del Comune e della Caritas è emerso che permane l'uso di ospitare informalmente in questi immobili parenti più o meno prossimi, per periodi brevi o lunghi, il che fa crescere ulteriormente i consumi e complica la gestione degli alloggi.

Come testimoniato dai funzionari del Comune di Cagliari, il prezzo dei canoni di locazione è generalmente elevato e superiore ai prezzi di mercato, perché altrimenti difficilmente i proprietari avrebbero affittato gli immobili a famiglie rom. Di conseguenza, l'Amministrazione comunale spende circa 25-27.000 euro al mese per pagare i canoni. Questa appare al momento l'unica soluzione possibile, in quanto le graduatorie per l'accesso all'edilizia abitativa pubblica per le persone in stato di bisogno sono sature e non sono previsti nuovi investimenti significativi nel breve periodo. D'altra parte, i fondi di tipo socio-assistenziale destinati ai rom, sia derivati dal bilancio comunale sia provenienti da progetti regionali, nazionali ed europei, non possono essere spesi per finanziare l'acquisto o la costruzione di alloggi.

In altre parole, il Comune, secondo quanto riferito dai funzionari intervistati, non ha avuto altre vie di scelta, se non quella di avallare una politica assistenzialistica. D'altro canto, l'acquisto o la costruzione di immobili rischierebbe di essere percepito dalla cittadinanza, e in particolare da altre categorie svantaggiate, come un favoritismo in grado di esacerbare ulteriormente le tensioni.

#### 4. Il punto di vista dei rom

In linea di massima, i rom intervistati esprimono riconoscenza nei confronti dell'Amministrazione comunale e della Chiesa – Caritas e Migrantes. Tuttavia, dai colloqui sono emerse voci di parziale dissenso rispetto alla soluzione abitativa adottata dal Comune. In particolare, la dispersione delle famiglie all'interno dell'area vasta cagliaritano, anche a distanze di decine di km l'una dall'altra, viene vissuta con disagio, in quanto rende difficile il mantenimento delle relazioni familiari e dell'identità etnica, nel momento in cui viene meno la possibilità di ritrovarsi in occasione delle feste, per esempio. Ciò porta a rimpiangere alcuni aspetti dell'abitare al campo, soprattutto in riferimento ai rapporti di vicinato su base familiare che consentivano di mantenere solida l'appartenenza al gruppo parentale e di conservare le proprie tradizioni.

Del campo si rimpiange dunque la dimensione comunitaria legata sia alla quotidianità e ai rapporti fra pari sia alle cerimonie religiose e civili. È importante sottolineare che nel campo la disposizione delle roulotte delle varie famiglie rifletteva fedelmente l'appartenenza clanica e l'asse patrilineare e patrilocale, per cui i figli maschi coniugati abitavano vicino al proprio padre e avevano in comune lo spazio esterno, luogo di aggregazione e di lavoro (Baldino, 2017). Rispetto allo spazio occupato da una famiglia allargata – padre e figli maschi con le relative famiglie –, i parenti non consanguinei, gli affini e i non parenti si posizionavano a distanze maggiori, a significare che la distanza spaziale rifletteva metaforicamente il grado di parentela. Tuttavia, al di là del nucleo allargato, esistevano spesso delle relazioni conflittuali, per cui, sotto questo aspetto, l'uscita dal campo, come sottolineano gli intervistati, è stata positiva, poiché ha posto fine ai frequenti litigi.

Sul piano della soluzione abitativa, tutti gli intervistati hanno espresso preferenza per la tipologia della casa unifamiliare dotata di giardino o cortile, ritenuta più idonea per la presenza dei minori e quella più compatibile con l'attività di lavorazione dei metalli. In effetti, coloro che abitano in appartamento lamentano la mancanza del cortile o giardino.

Dalle interviste è inoltre emersa la preoccupazione che, una volta terminata l'assistenza economica pubblica, nei confronti della quale molti rom hanno sviluppato una vera e propria dipendenza, difficilmente essi potranno sostenere autonomamente i canoni d'affitto e i costi delle utenze e dei servizi. In questo senso, gli intervistati hanno espresso insoddisfazione per come le Amministrazioni locali hanno gestito finanziariamente la loro emergenza abitativa, che è stata affrontata in modo emergenziale e provvisorio, senza una prospettiva di lungo periodo.

Alla luce delle testimonianze raccolte, per i rom la soluzione ideale sarebbe l'autocostruzione assistita di piccoli nuclei abitativi che consentano a raggruppamenti di più famiglie, legate da vincoli di parentela o di amicizia particolarmente solidi, di vivere autonomamente in condizioni dignitose. Questi piccoli villaggi, realizzabili, secondo i proponenti, su terreni incolti all'interno dell'area urbana, sarebbero costituiti, idealmente, da case unifamiliari costruibili con materiali poco costosi, dotate di giardini e di spazi collettivi per la socializzazione,

e potrebbero ospitare anche famiglie locali non-rom, in modo da facilitare l'incontro e l'interazione con la popolazione locale a partire dalle dimensioni della solidarietà e dell'empatia. Queste micro-aree garantirebbero inoltre la disponibilità di spazi per l'attività lavorativa. Dinanzi alla consapevolezza di un difficile inserimento lavorativo come dipendenti, almeno nel breve periodo, l'attività autonoma rimane l'opzione più desiderabile. Tuttavia, il riciclaggio dei materiali di scarto, la lavorazione dei metalli e la compravendita dell'usato necessitano di aree dedicate e attrezzate, sul modello delle isole ecologiche. A causa della sfiducia e della disillusione prodotte da numerose esperienze di formazione professionale, di inserimento lavorativo assistito e di assistenza sociale intermittente, che non hanno portato benefici duraturi, l'aspirazione principale dei rom intervistati è quella di avere un sostegno per avviare o consolidare attività autonome, che coinvolgano prioritariamente la componente maschile della comunità.

Nel complesso, i rom chiedono delle politiche di inclusione che tengano conto delle loro aspirazioni individuali e di gruppo, sulla base del capitale cognitivo e relazionale che già si possiede, e in linea con i loro codici culturali.

## 5. Considerazioni conclusive

I percorsi di inclusione abitativa dei rom attuati dal Comune di Cagliari e dalla Caritas hanno certamente prodotto importanti risultati, ma, al tempo stesso, persistono numerose contraddizioni e criticità. L'improvviso abbandono della dimensione comunitaria del campo ha generato tra i rom una sensazione di ulteriore impoverimento economico, di disgregazione del proprio spazio di vita collettivo e il timore di perdere la propria identità. Per definizione, il campo è uno spazio di esclusione; eppure, se lo si analizza dall'interno, si può comprendere come il campo sia anche una risorsa per la vita dei rom sotto vari profili: sociale, economico e identitario. Uscire dal campo significa dover negoziare una nuova territorializzazione e, se questo processo non mostra orizzonti di stabilità, non soltanto per la casa, ma anche per il lavoro e per il mantenimento dei rapporti familiari, il suo superamento non può dirsi compiuto e si corre il rischio di passare da una marginalità spazialmente concentrata, quella del campo, a una marginalità frammentata e dispersa nel territorio, forse meno visibile, ma altrettanto impattante sulla vita quotidiana delle persone.

La soluzione attualmente praticata dal Comune di Cagliari, che individua gli immobili da assegnare alle famiglie rom nel suo territorio o nel suo hinterland e ne paga le locazioni, è citata spesso come «modello» da parte di altre amministrazioni comunali della Sardegna che ospitano campi o comunità rom, ma risulta depotenziata a causa della sua temporaneità. Non è infatti ipotizzabile che l'Amministrazione copra indefinitamente i costi dei canoni d'affitto; ma, al tempo stesso, a causa della precarietà lavorativa, ben poche sono le famiglie rom in grado di farsene carico in maniera autonoma. Inoltre, la persistente discrepanza tra la residenza formale, rimasta nel capoluogo, e il domicilio effettivo, posto nel territorio di altri comuni, crea seri disagi rispetto all'accesso ai servizi essenziali.

I rom sono solo parzialmente soddisfatti di questa soluzione, a causa della sua provvisorietà e dello smembramento e dispersione dei raggruppamenti familiari e clanici, e propongono modelli di stabilità e autonomia basati sull'autocostruzione di piccoli insediamenti plurifamiliari su terreni comunali, o acquistati con fondi pubblici.

Nella visione di un reale superamento del campo, il momento dell'ascolto delle istanze e delle proposte espresse dai rom assume un'importanza decisiva. La possibilità di uno spazio di coinvolgimento nella definizione progettuale, così come nel dispiegamento dei processi che ne derivano, sono essenziali per il successo delle azioni pubbliche che mirino ad individuare soluzioni variegate e incrementali a partire dal diritto alla casa.

## Bibliografia

- Associazione 21 luglio, *Periferie lontane. Comunità rom negli insediamenti formali e informali in Italia*, 2020 ([www.21luglio.org/2018/wp-content/uploads/2020/06/rapporto-annuale-web.pdf](http://www.21luglio.org/2018/wp-content/uploads/2020/06/rapporto-annuale-web.pdf)).
- Baldino N., *Identidad y procesos de reconocimiento de las comunidades Roma: Una comparación entre Italia y España*, Madrid, Universidad Complutense, 2017 (tesi di dottorato, non pubblicata).

- Cittalia – Fondazioni ANCI Ricerche, *Le politiche di integrazione urbana e la marginalità: il caso dei Rom e Sinti in Italia*, 2011 ([sitiarcheologici.lavoro.gov.it/Strumenti/StudiStatistiche/Documents/INTEGRAZIONE\\_URBANA.pdf](http://sitiarcheologici.lavoro.gov.it/Strumenti/StudiStatistiche/Documents/INTEGRAZIONE_URBANA.pdf)).
- Comune di Cagliari – Assessorato ai Servizi sociali, *Interventi per l'inclusione sociale dei rom*, (non pubblicato), 2020.
- Di Noia N., *La condizione abitativa*, in Di Noia N. (a cura di), *La condizione dei Rom in Italia*, Venezia, Edizioni Ca' Foscari, 2016.
- European Roma Rights Center (ERRC), *Il paese dei campi. La segregazione razziale dei Rom in Italia*, in «Rapporti nazionali», 2000, 9.
- Fondazione Anna Ruggiu, *Breve storia dell'insediamento degli zingari in Sardegna*, 1996 ([www.suglizingari.it/documentazione/un-saggio-di-anna](http://www.suglizingari.it/documentazione/un-saggio-di-anna)).
- Legros O., Vitale T., *Les migrants roms dans les villes françaises et italiennes: mobilités, régulations et marginalités*, in «Géocarrefour», 2011, 86, 1, pp. 3-14.
- Mantovan C., *Antiziganismo e conflitti urbani. Punti di forza e ambivalenze di un intervento di superamento dei campi nomadi*, in «Sociologia del diritto», 2016, 1, pp. 53-81.
- Manzoni C., *Should I Stay or Should I Go? Why Roma Migrants Leave or Remain in Nomad Camps*, in «Ethnic and Racial Studies», 2017, 40, 10, pp. 1-18.
- Mascia C., *L'atlante dell'abitare rom in Europa. La definizione di un quadro conoscitivo per il superamento della logica dell'emergenza*, Università di Cagliari, Tesi di Dottorato di Ricerca, 2010.
- Mastinu M., *Popolazioni migranti insediate*, in Bonacucina E. (a cura di), *Sardegna. L'antica e la nuova felicità*, Milano, FrancoAngeli, 2013.
- Nuvole A. (a cura di), *Il cammino dei Rom in Sardegna*, Todi, Tau Editrice, 2019 (collana «Quaderni della Fondazione Migrantes», 13).
- Picker G., *Racial Cities. Governance and the Segregation of Romani People in Urban Europe*, Londra, Routledge, 2017.
- Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per le Pari Opportunità, *Strategia nazionale d'inclusione dei rom, dei sinti e dei camminanti 2012/2020*, 2012 ([www.unar.it/portale/strategia-rsc](http://www.unar.it/portale/strategia-rsc)).
- Senato della Repubblica, *Indagine sulla condizione dei Rom, Sinti e Camminanti*, 2011 ([www.senato.it/4597?pubblicazione=378](http://www.senato.it/4597?pubblicazione=378)).

# OMB 2

**Centri storici:**

**flussi, mobilità, pratiche di riappropriazione  
nella transizione verso il post-pandemia**





# Introduzione

Mirella Loda, Matteo Puttilli, Marco Picone<sup>1</sup>

Le misure contenitive della pandemia di Covid-19 hanno messo in crisi la base economica dei centri storici. La diminuzione dei flussi turistici e la diffusione dello *smart-working*, ancora più delle chiusure temporanee di esercizi commerciali e attrazioni culturali, hanno radicalmente ridefinito le pratiche di fruizione e mobilità degli e negli spazi urbani. La crisi economica che ne è derivata ha offerto tuttavia l'occasione per mettere in discussione la sostenibilità economica e sociale del modello di sviluppo urbano impostosi negli ultimi decenni, che ha destinato i centri storici a funzioni prevalentemente temporanee legate al *loisir* e al «consumo di città», piuttosto che di carattere residenziale e abitativo. Al di là del tenore talvolta retorico di visioni che invocano il rinascimento dei centri storici attraverso una loro restituzione alla cittadinanza, è cruciale interrogarsi sulle modalità di fruizione e di riappropriazione degli spazi centrali nella transizione verso il postpandemia e su come queste prefigurino diversi scenari e modelli di sviluppo urbano.

Pertanto, questa sessione intende ospitare contributi ispirati ai seguenti punti:

- Le trasformazioni dei flussi – di turisti, residenti... – nei centri storici;
- I cambiamenti nell'uso e nella funzione degli spazi pubblici urbani;
- Le pratiche di mobilità, fruizione e riappropriazione dei centri storici.

## Bibliografia

Loda M., Bonati S., Puttilli M., *History to Eat. The Foodification of the Historical Centre of Florence*, Cities, 103, 2020.

Picone M., *Shifting Imageries: Gentrification and the New Touristic Images of the Inner City of Palermo*, in Banini T., Ilovan O.R., *Representing Place and Territorial Identities in Europe: Discourses, Images, and Practices*, Cham, Springer, 2021, pp. 37-48.

Sequera J., Nofre J., *Shaken, not Stirred: New Debates on Touristification and the Limits of Gentrification*, in «CITY – Analysis of Urban Trends, Culture, Theory, Policy, Action», 2018, 22, 5-6, pp. 843- 855.

---

<sup>1</sup> Mirella Loda, Matteo Puttilli, Università di Firenze; Marco Picone, Università di Palermo.



## La cultura ci salverà? Processi di *touristification* a base culturale nel centro storico di Palermo

Stefania Crobe, Chiara Giubilaro, Federico Prestileo<sup>1</sup>

### 1. Introduzione

Negli ultimi tre decenni la cultura ha avuto un ruolo chiave nella costruzione delle politiche urbane, divenendo uno strumento decisivo per la definizione delle strategie di sviluppo all'interno dell'attuale regime di neoliberalismo urbano (Miles, 2020). In particolare, negli ultimi anni i centri storici di molte città sudeuropee sono stati attraversati da trasformazioni profonde in cui produzione creativa e flussi turistici sono stati protagonisti, convertendo interi quartieri in enclaves dove processi di *touristification* alle volte associati a processi di *gentrification* hanno stravolto composizione sociale, dinamiche abitative e tessuto commerciale (Jansen-Verbeke, 2009; Sequera, Nofre, 2018).

In questo quadro Palermo e il suo centro storico non fanno eccezione. L'epicentro di tali processi è qui rappresentato dal quartiere della Kalsa, che fin dai primi anni Duemila è stato messo al centro di una precisa strategia politica di sviluppo a base culturale chiamata a trainare la rinascita turistica della città (Vinci, 2008). Tuttavia, l'incremento esponenziale degli arrivi turistici nel triennio 2017-2019 si è arrestato con l'esplosione della pandemia, che se da un lato sembra offrire l'occasione per ripensare radicalmente le politiche urbane e culturali e trovare nuovi argini alle condizioni di *overtourism* in cui versano i centri storici di alcune città sudeuropee (Cocola-Gant, Lopez-Gay, 2020), dall'altro potrebbe al contrario rivelarsi un acceleratore delle dinamiche di mercificazione di questi spazi, dal momento che il rilancio del settore turistico rappresenta una delle più accreditate soluzioni nei periodi di crisi. L'obiettivo di questo contributo è di esplorare criticamente le trasformazioni urbane e sociali che hanno attraversato il quartiere della Kalsa di Palermo dagli anni Novanta a oggi, con particolare riferimento al ruolo che la cultura ha avuto in questi processi. Per farlo, nelle prossime pagine, proveremo dapprima a inscrivere questi processi all'interno del dibattito sulla *tourism gentrification* e, più in generale, dei cambiamenti socio-spaziali connessi alla costruzione della cosiddetta città turistica. La seconda parte di questo contributo sarà invece dedicata all'analisi del caso palermitano. Dopo un paragrafo introduttivo sul disegno e il contesto della ricerca, tenteremo di rintracciare nei dati, nei discorsi e nelle politiche prodotti all'indomani dell'esplosione dell'emergenza sanitaria alcune «pratiche anticipatorie» (Anderson, 2010), vale a dire eventi capaci di suggerire come il futuro post-pandemico sarà pensato e governato negli anni a venire. Attraverso il ricorso a un assemblaggio di tecniche qualitative – interviste in profondità, sopralluoghi, auto-etnografia, analisi critica del discorso – e quantitative – statistiche descrittive –, proveremo a segnare alcune delle direttrici lungo le quali le geografie del centro storico palermitano e del quartiere Kalsa in particolare verranno ridefinite in riferimento ai processi di *touristification* a base culturale e alle loro ricadute spaziali, sociali ed economiche.

<sup>1</sup> Stefania Crobe, Chiara Giubilaro, Università di Palermo; Federico Prestileo, Università di Milano-Bicocca. Benché questo contributo possa essere considerato il risultato delle comuni riflessioni degli autori, ai fini dell'attribuzione il paragrafo 1 «Introduzione» e il paragrafo 2 «Mobilitare le teorie: le geografie della *touristification*» si devono a Chiara Giubilaro, 3 «Il centro storico di Palermo: la costruzione di un'immagine» e 5 «Conclusioni» a Stefania Crobe, il paragrafo 4 «Il centro storico di Palermo: transizioni (post-)pandemiche» a Federico Prestileo.

## 2. Mobilitare le teorie: le geografie della *touristification*

A partire degli anni Sessanta del secolo scorso, il Vieux Carré, il quartiere francese sito nel centro storico di New Orleans, è luogo di una serie di trasformazioni che nel giro di pochi decenni ne stravolgono il tessuto demografico, commerciale ed economico e che nei primi anni Duemila portano Kevin Fox Gotham a coniare l'espressione *tourism gentrification* (Gotham, 2005). Secondo il sociologo statunitense, le trasformazioni del Vieux Carré di New Orleans vanno da una parte inquadrare all'interno del più ampio dibattito sulla *gentrification*, dall'altro saldate alla questione del turismo e alle sue dinamiche peculiari (Gotham, 2005, p. 1102).

A distanza di dieci anni dalle ricerche di Gotham sul Vieux Carré, il dibattito su turismo e urbano approda in Europa e trova nei centri storici di alcune città sudeuropee un nuovo terreno di articolazione. La presenza crescente di turisti nei quartieri centrali di alcune città spagnole, portoghesi, italiane o greche diviene infatti lo scenario a partire dal quale riconfigurare il discorso sulla *gentrification* e i suoi corollari (Cocola-Gant, 2016; Sigler, Wachsmuth, 2020; Esteve e altri, 2020; Lestegás, 2019). In questi contesti il turismo rappresenterebbe infatti il principale motore dei processi di *gentrification*, una forza capace di unire le strategie di sviluppo portate avanti da amministrazioni urbane e governi nazionali agli interessi privati di corporation, agenzie e imprese locali o transnazionali (Cocola-Gant, Lopez-Gay, 2020).

Il legame tra *touristification* e *gentrification* negli studi urbani sudeuropei è stato recentemente messo in discussione da alcuni studiosi, che hanno provato a problematizzare tanto i contenuti di questo sodalizio teorico, quanto gli effetti che ne potrebbero derivare. In particolare, Sequera e Nofre ripercorrono le marcate differenze concettuali e materiali fra i due processi e segnalano l'opportunità di pensarli come distinti, seppure interrelati, per non mancare la comprensione della varietà e della peculiarità degli impatti sociali, economici, culturali e naturalmente spaziali che la *touristification* porta con sé (Sequera, Nofre, 2018). Una posizione altrettanto critica ma più sfumata negli esiti è quella espressa da Tulumello e Allegretti (Tulumello, Allegretti, 2021), che prendendo le mosse dal caso del quartiere di Mouraria a Lisbona trovano nel concetto di articolazione un escamotage per tenere insieme una necessaria distinzione fra *touristification* e *gentrification* e un'altrettanta inevitabile correlazione fra i due processi. La critica più radicale alla tendenza a ricondurre ogni cambiamento urbano alla *gentrification* arriva da Siviglia, che offre a Jover e Díaz-Parra un terreno su cui dissaldare il legame fra *gentrification*, *transnational gentrification* e *touristification* e denunciare gli squilibri di potere sottesi all'uso eccessivamente elastico della *gentrification* e dei suoi corollari. La posta in gioco, suggeriscono i due autori, è politica oltre che epistemologica: l'abuso della categoria di *gentrification*, infatti, nel coprire e disperdere differenze e sfumature che caratterizzano i cambiamenti urbani non solo indebolisce la nostra capacità di comprensione dei processi, ma interferisce anche con la costruzione dei fronti di opposizione alle ingiustizie socio-spaziali che li accompagnano (Jover, Díaz-Parra, 2020, p. 3.046).

In un articolo sui viaggi del concetto di *gentrification* e sul potere di rendere i particolarismi universali proprio dei centri del sapere, Thomas Maloutas ci ricorda che «theory is usually a gaze from the core, and it has been part of the colonial, imperialist or otherwise dominant way of understanding, giving meaning to and conquering the periphery» (Maloutas, 2018, p. 252). Come hanno osservato a partire dagli anni Duemila studiosi e studiosi delle città del sud del mondo (Parnell, Robinson, 2012; Roy, 2016; Sheppard, Leitner, Maringanti, 2013), le geografie della teoria sono sempre attraversate da squilibri di potere, qualunque sia la scala alla quale le si guarda. Anche le teorie, infatti, si muovono attraverso spazi striati, segnati da più o meno profonde asimmetrie e inclinazioni. Se una precisa geopolitica attraversa e organizza tanto gli studi urbani globali (Yiftachel, 2006), quanto gli studi urbani europei (Leontidou, 1990; Seixas, Albet, 2016; Giubilaro, Picone, 2020), forse è lecito immaginare che anche gli studi urbani sudeuropei non siano privi di squilibri e gerarchie. Quel che vorremmo qui suggerire è che il dibattito sui processi di *touristification* nelle città del sud Europa è anch'esso dotato di centri e margini e che i principali luoghi della teorizzazione – in primis le città di Lisbona (Cocola-Gant, Gago 2021; Esteve e altri, 2020; Tulumello, Allegretti 2020; Nofre, 2020; Sequera, Nofre, 2018; Lestegás, 2019) e Barcellona (González, 2011; Cocola-Gant, Lopez-Gay, 2020; López-Gay, Cocola-Gant, Russo, 2021; Cocola-Gant, 2016) – orientano la riflessione lungo direttrici precise. Se il dibattito teorico è principalmente ancorato a città di grandi dimensioni, destinazioni turistiche consolidate e affette da massicci processi di *overtourism*, questo non può che interferire con i suoi contenuti e le sue declinazioni. Per questa ragione, seguendo l'invito di Jover e Díaz-Parra, cercheremo nelle pagine che seguono di ripartire dalla materialità dei territori e

di rintracciare scarti e dissonanze rispetto alle teorie della *tourism gentrification* qui presentate. Questo, crediamo, ci consentirà di avviare una riflessione sulla tensione fra particolare e generale che sta al cuore di ogni tentativo di teorizzazione e sulla necessità di posizionare e posizionarsi, anche quando abitiamo – o presumiamo di abitare – territori marginali.

### 3. Il centro storico di Palermo: la costruzione di un'immagine (1990-2018)

Per leggere e comprendere le trasformazioni urbane in chiave culturale che hanno attraversato il quartiere della Kalsa, uno dei quattro quartieri che compongono il centro storico di Palermo, è utile fare una digressione temporale che ci riporta agli inizi degli anni Novanta, quando la città e, in particolare, la Kalsa sono interessate dal Programma di iniziativa comunitaria – PIC – *Urban*. Con questa spinta, insieme all'approvazione nel 1993 del Piano Particolareggiato Esecutivo per il recupero del centro storico (Cannarozzo, 2006; Bonafede, Napoli, 2015) prende avvio un processo di riposizionamento che, al pari di molte città europee, mira a far crescere l'attrattività e la competitività della città, inaugurando quella retorica della «rinascita», che contribuirà – a partire dal riuso e dalla valorizzazione del patrimonio storico-artistico – a costruire una nuova immagine della città (Picone, 2021), ridefinendone l'identità in chiave turistica e culturale.

Il processo di rilancio della città e del suo centro storico vedrà una repentina accelerazione con il progetto di Candidatura a Capitale Europea della Cultura del 2013 che, nonostante i risultati<sup>2</sup>, darà vita a un fermento che porterà nel 2015 all'inserimento di sette monumenti della città nella *World Heritage List* dell'Unesco e al riconoscimento di Capitale Italiana dei Giovani nel 2017. In un clima che vede la centralità della cultura come strategia di sviluppo nelle politiche di rinnovamento urbano e con l'ambizione di perseguire un processo di internazionalizzazione della città, l'anno 2018 sarà determinante. È l'anno di «Palermo Capitale italiana della cultura» e di Manifesta12 – M12 –, la biennale itinerante d'arte contemporanea il cui tema sarà «Il giardino planetario, coltivare la coesistenza», in linea con la visione orlandiana di «città dell'accoglienza e del rispetto dei diritti di tutti»<sup>3</sup>. Secondo il *Final Report*<sup>4</sup> di Manifesta12, su elaborazione dei dati OTIE – *Observatory in Tourism in the European Islands* – risulta che i flussi turistici<sup>5</sup> generati da M12 e dalle attività di Palermo Capitale Italiana della Cultura – PCC – segnano un incremento del 20% rispetto al 2017 con un aumento del 5% dei tassi di occupazione dei posti letto nelle strutture ricettive. Il report di M12 – una valutazione che si è concentrata sul profilo dei visitatori delle iniziative – unitamente all'analisi critica del discorso della stampa nazionale e internazionale interessata alla città nel 2018 evidenziano il forte rafforzamento del «brand Palermo» sotto il profilo internazionale grazie alla creazione di una nuova narrazione che trasforma la «città della mafia» in «città della cultura» cui fa da guida il sindaco Leoluca Orlando, promotore di una visione secondo cui «il cambiamento arriva da fuori»<sup>6</sup>.

Il forte impatto di questi eventi sul tessuto commerciale e residenziale del quartiere Kalsa trova conferma anche nell'analisi dei dati statistici. Fra le trasformazioni più profonde che hanno segnato il quartiere negli anni immediatamente precedenti alla pandemia vi è una decisa ridefinizione del panorama commerciale. Il settore della ristorazione, il più strettamente legato alla creazione di un immaginario turistico (Graziano, 2020), ha vissuto negli ultimi anni – 2014-2019 – una transizione caratterizzata da un *turn over* che ha visto tuttavia accrescere il numero delle attività presenti nel quartiere<sup>7</sup>. Come in altre città europee (Loda, Bonati, Puttilli, 2020; Bourlessas, Cenere, Vanolo, 2021) il cibo ha infatti un ruolo chiave nei processi di conversione della Kalsa in sito di consumo a misura di turista e tali mutamenti nel panorama commerciale si accompagnano spesso a dinamiche di spopolamento ai danni dei residenti e di alcune categorie di commercianti. Il massiccio incre-

<sup>2</sup> Sarà Matera ad aggiudicarsi il titolo di Capitale Europea della Cultura 2019.

<sup>3</sup> Nella retorica del Sindaco Orlando questa visione risulta ricorrente e interessa tanto i discorsi sulle migrazioni quanto quelli sui flussi turistici.

<sup>4</sup> Manifesta12 Palermo, *Review and Reflections - Final Report*.

<sup>5</sup> Si veda per approfondimenti il paragrafo successivo.

<sup>6</sup> Intervista a Leoluca Orlando, Sindaco della Città di Palermo (2 luglio 2021).

<sup>7</sup> Sono circa 300 le attività di ristorazione di cui un terzo sono bar sprovvisti di cucina e un terzo ristoranti (Fonte: Camera di Commercio).

mento di attività di ristorazione non è il solo tratto che testimonia la transizione turistico-culturale della Kalsa negli anni precedenti alla pandemia. Nell'agosto del 2019, anno di massima presenza di Airbnb in città, sono ben 576 gli annunci presenti sulla piattaforma, all'incirca il 10% sul totale cittadino, con una forte presenza di *multi-host* – quasi il 7% degli annunci sono gestiti da due soli *host*.

#### 4. Il centro storico di Palermo: transizioni (post-)pandemiche (2019-2021)

Il processo di *touristification* della Kalsa e la costruzione di un'immagine capace di sostenere e alimentare tale processo subiscono un'inaspettata battuta d'arresto nel 2019, quando la pandemia irrompe sulla scena globale travolgendone gli assetti (Seabra e altri, 2021). Quei processi che, come abbiamo visto, avevano subito una decisa accelerazione nel triennio 2017-2019 entrano così in una fase di ridefinizione. Se nel confronto con i valori medi regionali e nazionali, Palermo sembra essere stata più duramente colpita dagli effetti della pandemia sul turismo<sup>8</sup>, nei mesi estivi del 2020 si assiste tuttavia a una lieve ripresa, che trova conferma anche nelle presenze più alte dei primi sei mesi del 2021 rispetto al 2020<sup>9</sup>. Sebbene il lavoro di analisi e interpretazione si complichino per la carenza e la frammentarietà dei dati, questo andamento oscillatorio che produce un alternarsi di momenti di espansione e di contrazione del settore turistico sembra avere avuto delle ricadute ambivalenti sui processi di *touristification* nelle città del sud Europa e non solo (Jamal, Budke, 2020; Gössling, Scott, Hall, 2020; Hall, Scott, Gössling, 2020). In alcuni casi, la capacità di adattarsi a queste oscillazioni è legata alla flessibilità e, conseguentemente, alla forza degli attori in campo, come dimostra il caso di Airbnb, che negli anni della pandemia ha ristrutturato la propria offerta, con conseguenze distribuite tutt'altro che uniformemente fra i propri *host* (Dagkouli-Kyriakoglou e altri, 2022). Anche alla Kalsa nei due anni pandemici – 2020-21 – sono stati persi circa 150 annunci, in linea con la contrazione cittadina, fatto che non ha però intaccato la capacità attrattiva del quartiere soprattutto nei mesi estivi (Prestileo, 2021).

In questo contesto di forti ambivalenze ed evidenze frammentarie, può essere utile analizzare l'impatto della pandemia sui processi di costruzione dell'immagine del centro storico di Palermo e su quei discorsi che, in forza della loro capacità anticipatoria, ci permettono di intravedere come si orienteranno le politiche urbane nella transizione (post-)pandemica<sup>10</sup>. Nonostante la sostanziale sospensione della mobilità, le retoriche istituzionali continuano a identificare cultura e turismo, banalizzando la prima attraverso un approccio riduzionista e guardando al secondo come «unica soluzione, unica fonte di sostentamento»<sup>11</sup>. Si impone una narrazione che guarda al turismo come «motore» di sviluppo economico con la messa a valore del patrimonio culturale e che ripropone retoriche datate e discutibili (Pedrini, Sacco, 2003; Montanari, 2014), che puntano ad accrescere la desiderabilità della città attraverso il grande attrattore e innescare processi di consumo attraverso lo *storytelling*. Su questa linea, oltre ai già citati eventi, si inserisce l'idolatria verso l'operazione «salvifica» di Massimo Valsecchi<sup>12</sup> con l'acquisto e il restauro del settecentesco Palazzo Butera, la grande attenzione verso la *street art*<sup>13</sup> e la retorica della bellezza, i «*poverty safari*», la romantizzazione del degrado, con il rischio di generare nuovi stereotipi che assecondano la logica neoliberista della spettacolarizzazione.

<sup>8</sup> Gli arrivi sono diminuiti del 63,8% a Palermo, del 56,9% in Sicilia e del 57,6% in Italia; le presenze a Palermo sono diminuite del 59,2%, in Sicilia del 56,2% e in Italia del 52,3% (Repertorio Statistico del Comune di Palermo, 2020).

<sup>9</sup> Nel giugno 2021 i turisti italiani hanno raggiunto quasi gli stessi livelli del 2019 (*Il turismo a Palermo nei primi sei mesi del 2021*, Report Statistico del Comune di Palermo, 2021).

<sup>10</sup> Per l'analisi delle azioni e dei discorsi anticipatori (Anderson, 2010) per gli scenari post-pandemici sono state fin qui realizzate dodici interviste ad attori istituzionali, operatori culturali, artisti e residenti, ex lavoratori di M12. I risultati sono stati integrati con l'analisi critica del discorso (Wodak, Meyer, 2009) dei principali media locali, sopralluoghi, momenti di partecipazione osservante (Honer, Hitzler, 2015) e tecniche di auto-etnografia.

<sup>11</sup> Intervista a Mario Zito, Assessore alle Culture della Città di Palermo (1 luglio 2021).

<sup>12</sup> Nel 2016 Massimo Valsecchi, ex broker e collezionista d'arte, compra il settecentesco Palazzo Butera nel quartiere della Kalsa e avvia un'imponente operazione di restauro che vede una prima inaugurazione, con l'apertura di alcune stanze, nel 2018 in occasione di Manifesta12.

<sup>13</sup> La delibera comunale del 24 gennaio 2019 approva le Linee Guida per la Street Art a Palermo e la costituzione di un albo di artisti «accreditati» allo scopo di «migliorare lo stato di degrado di zone periferiche [...] e promuovere riqualificazioni urbane attraverso espressioni artistiche».



Tuttavia, se la risposta istituzionale alla crisi passa da promozione, attrazione e competitività, c'è «una città esclusa» – enti del terzo settore, associazioni e gruppi – che durante il periodo di confinamento ha provato a rispondere alle esigenze emergenti, in stretta relazione con i territori. Una risposta alla monocultura turistica arriva da chi prova a «riempire il vuoto» – prima e dopo Manifesta –, svolgendo un ruolo di *agency* territoriale e rivendicando la necessità di «un riorientamento totale» per la costruzione di politiche culturali e urbane che guardino alla cultura non come produzione ma come esercizio del diritto di cittadinanza in cui «macro e micro si incrociano»<sup>14</sup>. Ben prima dell'avvento della pandemia su scala globale che ha reso evidente la precarietà della cultura (OECD 2020; Montalto e altri, 2020), associazioni, comitati e gruppi informali, spesso in aperta contrapposizione con le politiche e le retoriche promosse dalle istituzioni, sembrano riaprire la questione sull'eredità durevole e sulla sostenibilità dei processi di *eventification* (Jakob 2013) della città, rimarcando la dimensione conflittuale degli scenari di sviluppo futuri.

## 5. Conclusioni

Se la scelta di ricorrere a strategie di sviluppo guidate dal turismo a base culturale è stata praticata da una pluralità di città europee come panacea per il ripensamento e il rinnovamento urbano nei momenti di crisi, l'esperienza palermitana sembra in qualche modo fuggire le categorie elaborate nell'ambito del dibattito sulla *tourism gentrification* del sud Europa, richiedendo piuttosto un approccio di ricerca *situato*. I processi di «rivitalizzazione» del centro storico di Palermo, a partire dalle esperienze di *governance* urbana dei primi anni Novanta, il ricorso all'arte e alla cultura per un «rinascimento» palermitano e l'accelerazione dei processi di trasformazione agiti a partire dagli anni Duemila, interessando in particolar modo il quartiere della Kalsa e perseguendo la logica del «grande evento», pur manifestando fenomeni e logiche comuni a molte altre città si posizionano al margine delle teorie dominanti sulla *culture-led touristification*, evidenziando processi meno marcati e dinamiche di esclusione e spossessamento differenziale.

La pandemia, lungi dall'essere un'occasione di ripensamento delle politiche e delle strategie del governo del territorio, a livello istituzionale sembra rinforzare ulteriormente la retorica del cambiamento inteso come miglioramento, perpetuando una narrazione fatta di visioni che pongono il turismo al centro – unica possibilità di ripresa – con l'arte e la cultura, che strumentalmente vengono utilizzate come elemento spettacolarizzante di fascinazione e richiamo. Ai margini di questa visione si intravedono atti di riterritorializzazione che agiscono alla micro-scala urbana in risposta al processo di mercificazione dello spazio pubblico in fieri. Una realtà emergente di pratiche che sperimentano una *governance* allargata e comunitaria e che lasciano prefigurare non un progetto urbano a base culturale ma un progetto culturale di città, fortemente radicato nei territori e che da essi muove.

## Bibliografia

- Anderson B., *Preemption, Precaution, Preparedness: Anticipatory Action and Future Geographies*, in «Progress in Human Geography», 2010, 34, 6, pp. 777-798.
- Bonafede G., Napoli G., *Palermo multicultural tra gentrification e crisi del mercato immobiliare nel centro storico*, in «Archivio di Studi Urbani e Regionali», 2015, XLVI, 113, pp. 123-150.
- Cannarozzo T., *Centri storici come periferie: Il caso del centro storico di Palermo, tra eccellenza e marginalità*, in «Urbanistica Informazioni», 2006, 208, pp. 23-25.
- Cocola-Gant A., *Holiday Rentals: The New Gentrification Battlefield*, in «Sociological Research Online», 2016, 21, 3, pp. 1-9.
- Cocola-Gant A., Gago A., *Airbnb, Buy-to-Let Investment and Tourism-Driven Displacement: A Case Study in Lisbon*, in «Environment and Planning A», 2021, 53, 7, pp. 1671-1688.
- Cocola-Gant A., Lopez-Gay A., *Transnational Gentrification, Tourism and the Formation of "Foreign Only" Enclaves in Barcelona*, in «Urban Studies», 2020, 57, 15, pp. 3025-3043.

<sup>14</sup> Interviste con esponenti del terzo settore culturale palermitano (maggio-settembre 2021).

- Dagkoulis-Kyriakoglou M. e altri, *Digital Mediated Short-Term Rentals in the (Post-)Pandemic City*, in «Digital Geography and Society», 2022, 3.
- Evans G., *Cultural Planning: An Urban Renaissance?*, Londra, Routledge, 2001.
- Evans G., *Measure for Measure: Evaluating the Evidence of Culture's Contribution to Regeneration*, in «Urban Studies», 2005, 42, 5-6, pp. 959-983.
- Estevens A. e altri, *Arts and Culture in Lisbon's Recent Revitalization: Observing Mouraria and Intendente Square through Alternative Local Initiatives as Drivers of Marginal Gentrification*, in «Interventions Économiques», 2020, 63, pp. 1-16.
- Ferilli G., Sacco P., Tavano Blessi G., *Beyond the Rhetoric of Participation: New Challenges and Prospects for Inclusive Urban Regeneration*, in «City, Culture and Society», 2016, 7, 2, pp. 95-100.
- Giubilaro C., Picone M., *Dopo Los Angeles. Prospettive per una geografia urbana critica in Italia*, in «Tracce Urbane», 2020, 7, pp. 99-120.
- González S., *Bilbao and Barcelona "in Motion". How Urban Regeneration "Models" Travel and Mutate in the Global Flows of Policy Tourism*, in «Urban Studies», 2011, 48, 7, pp. 1397-1418.
- Gössling S., Scott D., Hall C.M., *Pandemics, Tourism and Global Change: A Rapid Assessment of COVID-19*, in «Journal of Sustainable Tourism», 2020, 29, 1, pp. 1-20.
- Gotham K.F., *Tourism Gentrification: The Case of New Orleans' Vieux Carre (French Quarter)*, in «Urban Studies», 2005, 42, 7, pp. 1099-1121.
- Hall C.M., Scott D., Gössling S., *Pandemics, Transformations and Tourism: Be Careful What You Wish For*, in «Tourism Geographies», 2020, 22, 3, pp. 577-598.
- Honer A., Hitzler R., *Life-World-Analytical Ethnography: A Phenomenology-Based Research Approach*, in «Journal of Contemporary Ethnography», 2015, 44, 5, pp. 544-562.
- Jakob D., *The Eventification of Place: Urban Development and Experience Consumption in Berlin and New York City*, in «European Urban and Regional Studies», 2013, 20, 4, pp. 447-459.
- Jamal T., Budke C., *Tourism in a World with Pandemics: Local-Global Responsibility and Action*, in «Journal of Tourism Futures», 2020, 6, 2, pp. 181-188.
- Jansen-Verbeke M., *The Territoriality Paradigm in Cultural Tourism*, in «Tourism», 2009, 19, pp. 27-33.
- Jover J., Díaz-Parra I., *Gentrification, Transnational Gentrification and Touristification in Seville, Spain*, in «Urban Studies», 2020, 57, 15, pp. 3044-3059.
- Leontidou L., *The Mediterranean City in Transition: Social Change and Urban Development*, Cambridge, Cambridge University Press, 1990.
- Lestegás I., *Lisbon After the Crisis: From Credit-Fuelled Suburbanization to Tourist-Driven Gentrification*, in «International Journal of Urban and Regional Research», 2019, 43, 4, pp. 705-723.
- López-Gay A., Cocola-Gant A., Russo A.P., *Urban Tourism and Population Change: Gentrification in the Age of Mobilities*, in «Population, Space and Place», 2021, 27, 1, pp. 1-17.
- Maloutas T., *Travelling Concepts and Universal Particularisms: A Reappraisal of Gentrification's Global Reach*, in «European Urban and Regional Studies», 2018, 25, 3, pp. 250-265.
- Miles S., *Consuming Culture-Led Regeneration: The Rise and Fall of the Democratic Urban Experience*, in «Space and Polity», 2020, 24, 2, pp. 2010-2024.
- Montalto V. e altri, *European Cultural and Creative Cities in COVID-19 Times. Jobs at Risk and Policy Response*, Lussemburgo, Publications Office of the European Union, 2020.
- Montanari T., *Il patrimonio culturale: non petrolio, ma ossigeno*, in «Italianieuropei», 2014, 1.
- Nofre J., *The Touristification of Nightlife: Some Theoretical Notes*, in «Urban Geography», 2020, pp. 1-10.
- OECD, *Shock cultura: COVID-19 e settori culturali e creativi*, Parigi, OECD Publishing, 2020.
- Parnell S., Robinson J., *(Re)Theorizing Cities from the Global South: Looking Beyond Neoliberalism*, in «Urban Geography», 2012, 33, 4, pp. 593-617.
- Pestellini Laparelli I. (a cura di), *Palermo Atlas*, Milano, Humboldt, 2018.
- Picone M., *Shifting Imageries: Gentrification and the New Touristic Images of the Inner City of Palermo*, in Banini T., Ilovan O. (a cura di), *Representing Place and Territorial Identities in Europe*, Cham, Springer, 2021, pp. 37-50.
- Prestileo F., *Airbnb a Palermo: geografie, concentrazioni, attori*, in Perrone C., Masiani B., Tosi F. (a cura di), *Una geografia delle politiche urbane tra possesso e governo. Sfide e opportunità nella transizione*, Bologna, Working Papers – Urban@it, 2021, 12, pp. 317-325.
- Robinson J., *Postcolonialising Geography: Tactics and Pitfalls*, in «Singapore Journal of Tropical Geography», 2003, 24, 3, pp. 273-289.
- Roy A., *Who's Afraid of Postcolonial Theory?*, in «International Journal of Urban and Regional Research», 2016, 40, 1, pp. 200-209.
- Sacco P.L., Pedrini S., *Il distretto culturale: mito o opportunità*, in «Il Risparmio», 2003, 51, 3, pp. 101-155.

- Seabra C. e altri (a cura di), *Pandemics and Travel: COVID-19 Impacts in the Tourism Industry*, Bingley, Emerald Publishing, 2021.
- Seixas J., Abel A., *Urban Governance in Southern Europe*, Londra e New York, Routledge, 2016.
- Sequera J., Nofre J., *Shaken, Not Stirred: New Debates on Touristification and the Limits of Gentrification*, in «City», 2018, 22, 5-6, pp. 843-855.
- Sheppard E., Leitner H., Maringanti A., *Provincializing Global Urbanism: A Manifesto*, in «Urban Geography», 2013, 34, 7, pp. 893-900.
- Sigler T., Wachsmuth D., *New Directions in Transnational Gentrification: Tourism-Led, State-Led and Lifestyle-Led Urban Transformations*, in «Urban Studies», 2020, 57, 15, pp. 3190-3201.
- Tulumello S., Allegretti G., *Articulating Urban Change in Southern Europe: Gentrification, Touristification and Financialisation in Mouraria, Lisbon*, in «European Urban and Regional Studies», 2021, 8, 2, pp. 111-132.
- Vinci I., *Culture and Urban Regeneration: The Role of the European Union Regional Policy*, in «ERSA 2008 Culture, Cohesion and Competitiveness: Regional Perspectives» 48th Congress of the European Regional Science Association, 27-31 August 2008, Liverpool, Regno Unito, pp. 1-30.
- Yiftachel O., *Re-Engaging Planning Theory? Towards "south-Eastern" Perspectives*, in «Planning Theory», 2006, 5, 3, pp. 211-222.

## Il consumo dello spazio pubblico e il caso dei *dehors* straordinari a Bologna

Emanuele Frixia<sup>1</sup>

### 1. Introduzione

Dopo oltre un anno di misure restrittive, dovute al contenimento della pandemia, il tessuto economico e commerciale delle città turistiche ha subito una significativa contrazione, andando a riconfigurarsi attraverso processi tutt'ora in corso. In particolare, una nuova organizzazione e regolamentazione degli spazi urbani si è resa necessaria per conciliare le ragioni della salute pubblica con quelle delle attività economiche penalizzate dalle norme anti-contagio. Sulla scia dei lavori che hanno mostrato la complessità dei fenomeni di *foodification* (Loda, Bonati, Puttilli, 2020), estesi negli ultimi anni a tutti i centri storici turisticati, e alla luce dei nuovi percorsi di ricerca già sottolineati nel dibattito accademico (Sequera, Nofre, 2018), il contributo presenta un caso di cambiamento d'uso e funzione di alcuni spazi pubblici nella città di Bologna. Proprio a partire dalla riduzione dei flussi di visitatori in entrata, che avevano alimentato negli anni passati la rigenerazione commerciale di alcune aree centrali e periferiche (Bonazzi, Frixia 2019; Frixia, 2020a; Frixia, 2020b), la città ha adottato nuovi strumenti normativi per dare sollievo all'economia della ristorazione e dei pubblici esercizi. In particolare modo, oltre all'estensione temporanea dei *dehors* e alla sospensione della COSAP, il Comune di Bologna ha concesso *dehors* straordinari da collocare in zone verdi, parchi e giardini pubblici, dando la possibilità di prolungare l'esercizio in altro luogo. Non soltanto strade pedonalizzate e porzioni di piazze quindi ma aree «distanti» in cui estendere l'attività di ristorazione e somministrazione. Il contributo ricostruisce la genesi di queste misure e le contestualizza all'interno di un regime urbano post-pandemico, richiamando una serie di interrogativi relativi alla sostenibilità economica delle attività stesse e alla ridefinizione dell'uso dello spazio pubblico sempre più legato ad attività di loisir e più in generale a processi di consumo.

### 2. Il punto di partenza

Il contributo si posiziona all'interno di un percorso iniziato nel mese di gennaio – 2021 – con il convegno dal titolo «Commercio, consumo e città»<sup>2</sup>, e proseguito con il convegno di giugno su «Geografia e cibo»<sup>3</sup>. Nonostante l'oggetto della ricerca e i casi presentati siano stati diversi nei vari contesti, restiamo comunque all'interno di discorsi già avviati con alcuni dei proponenti della sessione, e contenuti in alcune pubblicazioni (Bonazzi, Frixia, 2019; Frixia, 2020a; Frixia, 2020b; Frixia, 2021). La scelta è pertanto quella di non ripetersi su

<sup>1</sup> Università di Bologna.

<sup>2</sup> Il riferimento è all'organizzazione del convegno dal titolo «Commercio, consumo e città: pratiche, pianificazione e governance per l'inclusione, la resilienza e la sostenibilità urbane», tenutosi il 21 e 22 gennaio 2021, come risultato dell'omonima ricerca PRIN.

<sup>3</sup> Il riferimento è all'intervento dal titolo «Foodification e pratiche solidali nell'epoca della pandemia: il caso delle Cucine popolari di Bologna», all'interno del convegno: «Geografia e Cibo, Giornata della Società di Studi Geografici»; sessione «Cibo e trasformazioni urbane. La prospettiva della foodification», tenutosi il 10 e l'11 giugno 2021.

argomenti già pienamente o parzialmente affrontati ma di utilizzarli come riferimento per indagare un nuovo caso di studio.

L'utilizzo dei *dehors* straordinari è un percorso non ancora completato ma che ha conosciuto nella stagione estiva la sua massima diffusione. Per questo motivo le indicazioni contenute nel contributo hanno carattere generale e riguardano una casistica di riferimento ancora parziale che dovrà poi essere misurata sul medio periodo, in base a quanto accadrà nella prossima stagione. L'intervento di giugno su «Foodification e diffusione di pratiche solidali nell'epoca della pandemia» aveva presentato il rovesciamento della medaglia, o una sorta di residuo, dei tanti processi descritti sotto il termine della *foodification* nell'epoca della pandemia. Si era descritta l'esperienza delle Cucine popolari come una possibile ed efficace pratica di resistenza legata al bisogno primario di cibo e di relazioni all'interno della città, a Bologna come in altri contesti<sup>4</sup>.

Questo contributo vuole invece tornare all'altro lato della medaglia, quello degli effetti primari della *foodification* e della creazione di ciò che è stato già definito come uno «spazio diffuso della ristorazione e del consumo» (Dansero, Nicolarea, 2016) o anche di un grande «food dominant retail space» (Loda, Bonati, Puttilli, 2020). Si vuole tornare, in sintesi, alla trasformazione del centro storico in un grande spazio per la vendita e il consumo di cibo e più in generale per attività di *loisir*. Andando in questa direzione pare quanto mai opportuno descrivere alcuni cambiamenti legati all'uso e alla funzione degli spazi pubblici urbani nella transizione verso il post-pandemia. Non si tratta però, questa volta, di una rifunzionalizzazione che rimanda a pratiche di riappropriazione degli spazi centrali o periferici, ma degli immediati effetti di una serie di nuove appropriazioni funzionali al consumo.

Siamo all'interno di un cambiamento temporaneo dell'uso e della funzione dello spazio pubblico e, se di un arco temporalmente definito si tratta, bisogna soffermarsi sulle tempistiche di questa transizione. Fra le domande che pongo all'inizio dell'indagine c'è il «carattere» di questa temporaneità: qualcosa di transitorio, legato a uno specifico contesto in continuo cambiamento; e la «natura» di questo cambiamento: il segno e l'effetto delle politiche e la riproduzione di certe pratiche spaziali.

### 3. Il contesto

Il contesto è quello del territorio comunale di Bologna che già alla fine di maggio 2020 aveva approvato il «Piano straordinario per l'occupazione di suolo pubblico per spazi di ristoro all'aperto annessi a locali di pubblico esercizio di somministrazione», quelli che passeranno sotto l'etichetta di «*Dehors* temporanei». A promuoverli è stato lo stesso Comune, grazie al D.L. «Rilancio» del 19 maggio 2020, e il conseguente congelamento delle disposizioni del Regolamento comunale sui *dehors*, «in modo da promuovere l'utilizzo di maggiori spazi», chiaramente all'aperto, e la sospensione della COSAP – cioè il canone occupazione spazi ed aree pubbliche – agli esercenti attività di pubblico esercizio di somministrazione. Da un lato si è quindi avuta una semplificazione delle procedure e dall'altro il sostegno agli operatori economici del settore.

Con il D.L. «Sostegni» del 22 marzo 2021, e con l'ulteriore prolungamento dell'esenzione dal pagamento della COSAP, anche il comune di Bologna ha confermato la procedura semplificata per il rilascio di nuove concessioni fino al 31 dicembre 2021. L'oggetto della delibera rimanda all'ulteriore proroga delle misure previste dal piano straordinario per l'occupazione di suolo pubblico per spazi di ristoro all'aperto» e indica chiaramente la sovrapposizione di una serie di ambiti che investono le nuove geografie urbane. Tra questi vanno evidenziati il «contemperamento degli interessi pubblici e privati coinvolti nell'uso dello spazio pubblico», il «sostegno al settore economico della somministrazione», il «rispetto del distanziamento fisico per finalità sanitarie», e «l'economicità dell'azione amministrativa», prevedendo la proroga già indicata fino alla nuova data di dicembre<sup>5</sup>. La novità di queste misure riguarda, nel caso di Bologna, la possibilità di un ampliamento temporaneo degli spazi grazie ai «*dehors* straordinari che possono essere collocati in zone verdi, parchi e giardini pubblici, dando la possibilità di prolungare l'esercizio in altro luogo». Non soltanto quindi, come già visto nei mesi precedenti,

<sup>4</sup> Si erano infatti descritte le Cucine popolari non soltanto come delle mense ma come dei luoghi pensati per ricostruire le relazioni sociali all'interno della città a partire dalla preparazione e dall'erogazione di pasti a favore di persone svantaggiate.

<sup>5</sup> Le delibere che contengono i criteri operativi sono la Delibera di Giunta 210926/2020 e la Delibera di Consiglio 50563/2021.

la pedonalizzazione di porzioni di strade e piazze, ma vere e proprie aree discoste in cui estendere l'attività di ristorazione e somministrazione. Ristoratori e pubblici esercizi hanno così la possibilità di allestire, a proprie spese, la tipologia di *dehors* già prevista dal Regolamento comunale, ma «a distanza». Non stiamo parlando di un'iniziativa completamente nuova dato che alcune fra le aree indicate, avevano già conosciuto, pur se in periodi limitati a specifici eventi, attività di ristorazione e somministrazione<sup>6</sup>.

#### 4. Caratteristiche e funzionamento

L'ampliamento temporaneo è possibile facendo domanda semplificata – tramite richiesta diretta – al Comune, sentito il quartiere di riferimento, e secondo le prescrizioni del settore Ambiente e verde, compatibilmente con le altre attività programmate in queste aree. Una modalità che per l'estate 2021 non ha previsto dei veri e propri bandi. Solo nel centro storico le aree verdi dove è possibile l'ampliamento temporaneo di *dehors* sono state la Montagnola, il Parco del Cavaticcio, il Giardino John Klemlen, i Giardini Graziella Fava e il Parco 11 Settembre, ma l'intero territorio comunale è costellato di giardini e parchi dove hanno trovato spazio queste forme di estensione dell'attività di ristorazione e somministrazione. I dati forniti dall'Unità intermedia attività produttive e commercio del Comune censiscono circa 700 *dehors* permanenti quinquennali. Questi numeri vanno però contestualizzati rispetto alle concessioni date nel 2020 e nel 2021 nei diversi quartieri – tab. 1 – e che hanno quindi usufruito della regolamentazione sopra menzionata. Sempre secondo gli stessi dati<sup>7</sup>, i «*dehors* covid» nei parchi pubblici sarebbero stati 24 durante la stagione estiva appena trascorsa.

Tabella 1. «*Dehors* covid» divisi per concessioni erogate nei singoli quartieri negli anni 2020 e 2021. Fonte: elaborazione a cura dell'autore.

|                       | <b>CONCESSIONI<br/>2020</b> | <b>CONCESSIONI<br/>2021</b> |
|-----------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| BORGO PANIGALE-RENO   | 14                          | 20                          |
| PORTO-SARAGOZZA       | 246                         | 91                          |
| NAVILE                | 40                          | 32                          |
| SAN DONATO-SAN VITALE | 44                          | 37                          |
| SAVENA                | 39                          | 13                          |
| SANTO STEFANO         | 302                         | 122                         |
| TOTALE                | 685                         | 315                         |

Da questi dati emerge in primo luogo come all'interno della prassi nella concessione dei *dehors*, ci sia stata una forte progressione negli anni caratterizzati dalla diffusione della pandemia fin dalla prima possibilità di usufruire delle misure straordinarie. La flessione nel 2021 è sostanzialmente dovuta al rinnovo automatico di molte delle concessioni già erogate e indica comunque un incremento dei valori assoluti al netto delle chiusure che pure hanno interessato il settore durante i due anni di pandemia. Nel quadro descritto emerge la novità dei *dehors* straordinari che, pur se con numeri assoluti contenuti, apre la strada a una serie di considerazioni sull'uso dello spazio urbano<sup>8</sup>. Proprio la risposta alla rifunzionalizzazione di molti parchi e giardini pubblici, secondo il nuovo allestimento del consumo, ha infatti incontrato apprezzamenti da parte di residenti e avventori diventando la caratteristica dell'estate bolognese e facendo prefigurare, pur se in altre forme, un rinnovo per il

<sup>6</sup> Una su tutte il Biografilm Park – Bio Parco – allestito durante il Biografilm Festival nel Parco del Cavaticcio e nel Giardino Klemlen.

<sup>7</sup> I dati sui *dehors* sono stati forniti in una comunicazione diretta con la dirigente dell'Unità intermedia attività produttive e commercio/Suap.

<sup>8</sup> Per quanto riguarda i *dehors* a distanza il numero è triplicato dall'estate 2020 a quella 2021.



2022<sup>9</sup>. Anche la stampa locale ha accolto l'iniziativa con toni favorevoli: «Ovunque andrete, quest'estate troverete le luci accese di qualche ristoratore in trasferta ... giardini pubblici e privati, corti interne e persino gli atrii dei palazzi sono stati presi d'assalto<sup>10</sup>». Questi sono, in estrema sintesi, il contesto e il funzionamento che hanno portato al successo dei *dehors* a distanza, ponendo necessariamente una serie di questioni più generali.

## 5. Quale consumo dello spazio?

La transizione verso il post-pandemia, qualsiasi situazione il prefisso *post* possa prefigurare, mostra infatti un'accelerazione di processi legati alla progressiva privatizzazione e regolamentazione dello spazio pubblico. Accelerazione perché, come sappiamo, lo spazio pubblico rimanda storicamente all'autorità statale e della pubblica amministrazione e ha un ruolo cruciale per lo sviluppo capitalista. Le necessità di questo sviluppo, proprio negli anni caratterizzati dalla pandemia, ci hanno abituati a vedere strade e piazze «trasformate» per consentire l'esercizio della ristorazione all'aperto. Ciò è avvenuto andando appunto a intensificare l'allestimento di quello scenario del consumo caratterizzato dalla «tavolinizzazione» di intere parti della città, soprattutto nei centri storici, come misura emergenziale per far fronte alla crisi del settore. L'indagine sull'erosione o sulla negoziazione dello spazio pubblico attraverso sull'uso dei *dehors* (Loda e altri, 2011; Aru, 2016) può essere quindi ripresa in ottica post-pandemica riproponendo la domanda già formulata in una mostra all'AIA New York Center for Architecture nel 2014, che indagava il cambiamento nella funzione di parchi e spazi aperti urbani: *Who owns public space?*<sup>11</sup>

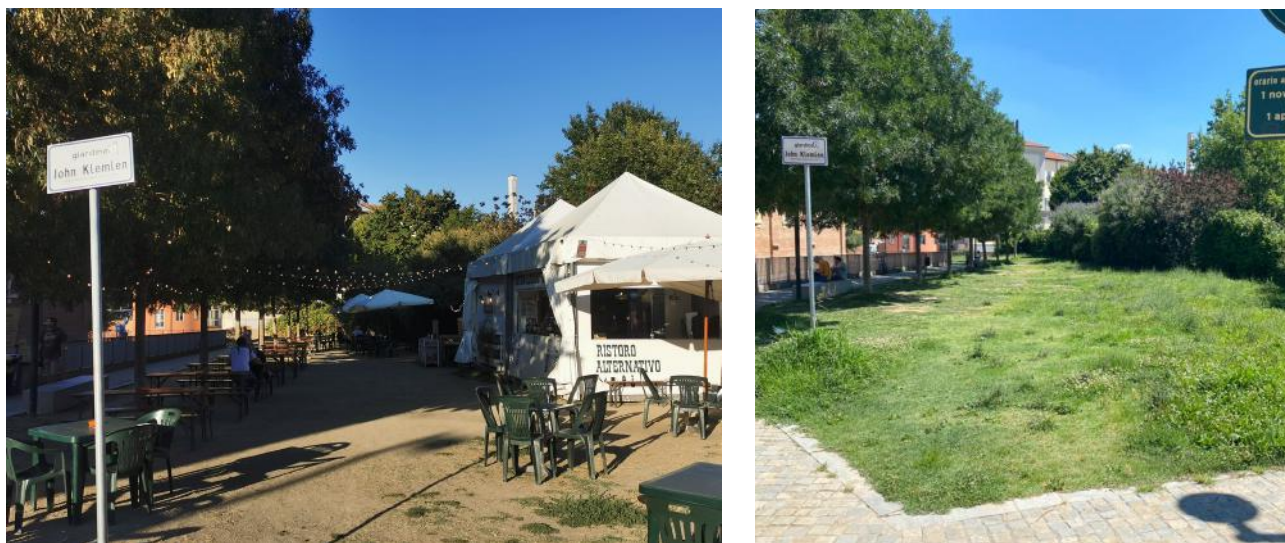


Figura 1. Il Giardino John Klemlen con e senza *dehors* straordinario. Fonte: elaborazione a cura dell'autore.

<sup>9</sup> Nel momento in cui si scrive, le modalità attraverso cui gestire le future iniziative sulle concessioni dei *dehors* a distanza non sono ancora definite e dipenderanno sicuramente dalle politiche nazionali. Se pare prefigurarsi la fine della sospensione della COSAP e l'istituzione di specifici bandi, la prospettiva per la prossima stagione sembrerebbe quella di affiancare alla somministrazione attività culturali di vario tipo – presentazione di libri, discussioni pubbliche, proiezioni di film, ecc. –, come peraltro già accaduto in alcuni parchi e giardini. La richiesta di associazioni di categoria come Ascom è quella di un sostanziale rinnovo delle condizioni della stagione 2021.

<sup>10</sup> La Repubblica, 8 maggio 2021 «Dai *dehors*, ai cortili ai parchi di Bologna: tutti i luoghi dove si mangia all'aperto» [https://bologna.repubblica.it/cronaca/2021/05/08/news/i\\_locali\\_restano\\_al\\_verde\\_e\\_traslocano\\_nei\\_parchi-299928784/..](https://bologna.repubblica.it/cronaca/2021/05/08/news/i_locali_restano_al_verde_e_traslocano_nei_parchi-299928784/)

<sup>11</sup> Il riferimento è all'articolo comparso su Bloomberg City Lab, *Who Really Owns Public Spaces?* <https://www.bloomberg.com/news/articles/2014-06-30/who-really-owns-public-spaces>.



Un ulteriore strumento utile per comprendere l'impatto delle misure sul «consumo di spazio» è quella dell'apertura o chiusura dei luoghi dedicati all'istallazione dei *dehors*: la maggior parte dei parchi e dei giardini sono infatti recintati e chiusi con dei cancelli – fig. 1. La chiusura, solitamente gestita da dipendenti comunali, viene ad esempio delegata ai gestori dei *dehors* secondo orari più flessibili. Questi spazi vengono inoltre progressivamente inglobati all'interno di ordinanze e regolamenti che interessano altre parti della città e servono solitamente a normare il decoro e a stabilire cosa è consentito fare, riproducendo le note striature dello spazio. Ancora una volta, e anche in questo caso, il *foodtainment* (Finkelstein, 1999) diventa la cifra per l'accesso e la fruizione dello spazio pubblico, una fruizione strettamente subordinata al consumo. Lo «spazio aperto», dopo mesi di chiusure e restrizioni, fornisce quindi lo scenario ideale in cui mettere in atto questo esercizio con la partecipazione entusiasta di esercenti e avventori/residenti.

## 6. Conclusioni

In conclusione, e senza ancora poter valutare la sostenibilità economica di queste misure, entrando nei *dehors* straordinari di Bologna, ci si trova oltre la distinzione che prefigura da un lato un uso prettamente strumentale ed esclusivo dello spazio, e dall'altro un dispositivo di «rivitalizzazione dei luoghi». Il breve caso presentato pare infatti superare le due note «prospettive analitiche sui processi di commercializzazione dello spazio pubblico urbano» (Aru, 2016). Esse sembrano, in una fase post-pandemica, difficilmente distinguibili e mostrano, ancora una volta, che «le dinamiche relazionali apparentemente inclusive e promotrici di nuove forme di socialità» – la possibilità di vivere il parco durante le sere d'estate – contribuiscono ad alimentare quella ben avviata «riproduzione di luoghi di scambio prevalentemente economico e strumentale» (*ibidem*). È questo tipo di scambio che alimenta le politiche urbane nella transizione post-pandemica, andando non soltanto a «consumare» lo spazio pubblico ma ad assottigliare ogni possibilità di negoziazione.

## Bibliografia

- Aru S., *Dentro ai dehors, fuori dai dehors. Negoziazione dello spazio (pubblico) a Cagliari*, in «Geotema», 2016, 51, XX, pp. 8-13.
- Bonazzi A., Frixia E. (a cura di), *Mercati storici, rigenerazione e consumo urbano. Il caso di Bologna*, Milano, Franco Angeli, 2019.
- Comune di Bologna, *Delibera di Giunta 210926/2020 e Delibera di Consiglio 50563/2021* ([www.comune.bologna.it/notizie/coronavirus-dehors-temporanei-2021](http://www.comune.bologna.it/notizie/coronavirus-dehors-temporanei-2021)).
- Dansero E., Nicolarea Y., *Dalle pratiche alle politiche: costruire gli spazi del cibo*, in «Territorio», 2016, 79, pp. 19-26.
- Finkelstein J., *Foodtainment*, in «Performance Research», 1999, 4, 1, pp. 917-935.
- Flint A., *Who Really Own Public Spaces?*, in «Bloomberg City Lab», 2014 ([www.bloomberg.com/news/articles/2014-06-30/who-really-owns-public-spaces](http://www.bloomberg.com/news/articles/2014-06-30/who-really-owns-public-spaces)).
- Frixia E., *Il consumo urbano tra foodification e crisi. Il caso di Bologna*, in Giannitrapani A. (a cura di), *Foodscapes: cibo in città*, Milano, Mimesis, 2021, pp. 157-167.
- Frixia E., *La geografia del consumo urbano: Bologna e l'esperienza di F.I.CO*, Bologna, Bologna University Press, 2020(a).
- Frixia E., *Food Regeneration, Substitution and Urban Consumption in Bologna*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», 2020(b), 14, 3, pp. 73-80.
- Giusberti C., *Dai dehors, ai cortili, ai parchi di Bologna: tutti i luoghi dove si mangia all'aperto*, in «Repubblica», 2021 ([bologna.repubblica.it/cronaca/2021/05/08/news/i\\_locali\\_restano\\_al\\_verde\\_e\\_traslocano\\_nei\\_parchi-299928784/](http://bologna.repubblica.it/cronaca/2021/05/08/news/i_locali_restano_al_verde_e_traslocano_nei_parchi-299928784/)).
- Loda M., Bonati S., Puttilli M., *History to Eat. The Foodification of the Historic Centre of Florence*, in «Cites», 2020, 103.
- Loda M. e altri, *I dehors fra erosione dello spazio pubblico e nuove forme di convivialità*, in Loda M., Hinz M. (a cura di), *Lo spazio pubblico urbano: teorie, progetti e pratiche in un confronto internazionale*, Pisa, Pacini, 2011, pp. 83-103.
- Loda M., Hinz M. (a cura di), *Lo spazio pubblico urbano: teorie, progetti e pratiche in un confronto internazionale*, Pisa, Pacini, 2011.
- Sequera J., Nofre J., *Shaken, not Stirred*, in «City», 2018, 22, 5-6, pp. 843-855.

## Il centro storico di Napoli e il valore urbano conteso: turistificazione, beni comuni, imprenditorialità urbana

Ugo Rossi<sup>1</sup>

### 1. Introduzione

Nel corso del secondo decennio del Duemila, Napoli ha conosciuto una fase di forte rilancio della propria immagine sul piano nazionale e internazionale. Tale fase è seguita al difficile periodo precedente in cui la città era stata colpita da una serie di emergenze – in particolare le gravi crisi dei rifiuti e la recrudescenza dei conflitti di camorra – che ne avevano minato la reputazione. Anche quando la città ha riconquistato le simpatie dell'opinione pubblica internazionale ha continuato a permanere in una condizione di svantaggio strutturale determinata dalla crisi del debito comunale riemersa con particolare gravità a partire dal 2010.

Le crisi del primo decennio Duemila e quella successiva del debito hanno avuto l'effetto di riportare al centro dell'attenzione pubblica il problema storico della marginalizzazione di Napoli e dell'intero Sud italiano all'interno dello Stato italiano. Le origini di questa marginalizzazione possono essere fatte risalire alla prima fase dell'Italia post-unitaria nella seconda metà del Diciannovesimo secolo, quando la città fu colpita da una serie di gravi epidemie di colera. Il pesante impatto che ebbero queste epidemie sulla città, da un lato, alimentò nella popolazione locale la convinzione di essere una colonia interna dello Stato italiano, condannata a condizioni di declino economico, povertà e urbanizzazione sregolata (Snowden, 1995); dall'altro lato, alimentò sentimenti e giudizi negativi sulla città da parte delle élites italiane del centro-nord e dei paesi del Nord europeo (De Francesco, 2020; Dickie, 1999).

Un insieme di fattori, tra i quali bisogna considerare il grande successo internazionale conseguito da autori intimamente legati alla città – a cominciare dalla scrittrice Elena Ferrante e dal regista Paolo Sorrentino –, ha contribuito a mettere da parte almeno in apparenza questi storici pregiudizi sulla città. A partire dai primi anni del secondo decennio del Duemila, la stampa internazionale più influente ha iniziato a descrivere Napoli e in particolare la sua estesa città storica, riconosciuta nel 1995 dall'Unesco come Patrimonio mondiale dell'Umanità, con toni entusiastici.

### 2. Tre modalità di appropriazione del valore dell'urbano

Il nuovo corso intrapreso da Napoli dopo le crisi dei primi anni del nuovo secolo ha stimolato l'emergere di tre modalità di appropriazione del valore dell'urbano nei quartieri del centro storico: il processo di «turistificazione» guidato dalle nuove piattaforme digitali; il movimento civico per i beni comuni; la nuova progettualità di governo per l'innovazione urbana.

---

<sup>1</sup> Gran Sasso Science Institute.

La tesi che si vuole discutere in questo lavoro è che, al di là delle specificità di contesto, queste tre traiettorie sono indicative di altrettante modalità di valorizzazione dell'urbano che possiamo osservare oggi nelle città e metropoli contemporanee: l'estrazione parassitaria di valore da parte del capitalismo delle piattaforme digitali; la reinvenzione del valore dell'urbano e la sua socializzazione dal basso da parte dei movimenti dei beni comuni; la riorganizzazione degli spazi di produzione del valore urbano da parte del nuovo governo imprenditore. Si intende qui per «urbano» ciò che, attingendo a teorici di diversa matrice teorica e ideologica – dagli apologeti della città imprenditoriale come Richard Florida e Edward Glaeser ai critici neo-marxisti del capitalismo cognitivo come Michael Hardt e Antonio Negri fino a una teorica anticipatrice dell'economia urbana come Jane Jacobs (Florida, 2012; Glaeser, 2011; Hardt, Negri, 2009; Jacobs, 1969) – possiamo definire una concezione «antropogenica» dell'urbano: il valore dell'urbano è dato dal fatto di concentrare persone di diversa provenienza e appartenenza sociale che vi stabiliscono relazioni orientate a rapporti di cooperazione e di mutuo scambio che stimolano la circolazione di conoscenze e pratiche sociali. Queste relazioni generano forme di vita in comune e capacità individuali e collettive di azione che plasmano ciò che qui si definisce il «valore dell'urbano» nel suo incessante divenire.

### 3. La turistificazione della città storica

Il rilancio dell'immagine di Napoli nell'opinione pubblica internazionale ha favorito un incremento senza precedenti dei flussi turistici in arrivo nella città durante il quinquennio 2014-2019, fino al blocco imposto dall'avvento della pandemia di Covid-19 nel marzo 2020. Le rappresentazioni positive della città sono coincise con una fase segnata dalla crescita vertiginosa del turismo internazionale, soprattutto di quello urbano in seguito all'esplosione del fenomeno delle piattaforme digitali degli «affitti brevi» – come Airbnb e Booking – destinati ai turisti e ad altri visitatori occasionali delle città. In particolare negli anni 2014-2019 – fino alla pandemia di Covid-19 –, per effetto congiunto di fattori specifici – la rinnovata immagine della città – e globali – il boom internazionale del turismo urbano –, Napoli si è ritrovata nel mezzo della grande bolla di turismo internazionale generata dalle piattaforme digitali, vedendo raddoppiare gli arrivi nel proprio aeroporto nazionale nel corso di questi anni – da oltre cinque milioni nel 2014 a quasi 11 milioni nel 2019.

Da fattore tradizionalmente considerato segno di «arretratezza» o al più di folklore residuale, la persistenza di forme tradizionali di vita in un contesto urbano ancora debolmente investito dai processi di *gentrification* è divenuto un elemento di interesse per l'industria del turismo. I quartieri della città storica di Napoli sono risultati appetibili alle piattaforme digitali che propongono un'idea di esperienza turistica improntata all'idea del *live like a local*. Di qui la riscoperta, ad esempio, dei cosiddetti «bassi» – gli appartamenti terranei associati tradizionalmente a condizioni di disagio abitativo – come spazi attraenti per turisti alla ricerca di esperienze «autentiche». Al tempo stesso, sono note le ripercussioni negative sul tessuto sociale della modalità di crescita turistica – la cosiddetta «turistificazione» – che si è fatta largo negli anni scorsi in ogni angolo del pianeta: in particolare, gli effetti più noti sono il surriscaldamento del mercato immobiliare e la conseguente fuga dei residenti in seguito all'aumento dei costi delle abitazioni e dei beni di consumo, insieme al congestionamento dei servizi urbani e alla scomparsa delle attività commerciali di vicinato. Inoltre, è noto come l'aumento del turismo internazionale generi un aumento drastico delle emissioni nocive per l'ambiente – cosiddette climalterranti – causate dal traffico aereo in primo luogo, ma anche dall'afflusso continuo delle grandi navi da crociera che stazionano per lungo tempo nei porti della città, consumando energia e rilasciando fumi e altre sostanze inquinanti che minacciano la salute degli abitanti e dell'ecosistema marino. Malgrado le evidenti ripercussioni di un settore lasciato crescere senza regole e limiti, a Napoli come nelle altre città italiane il governo nazionale e le amministrazioni locali e regionali hanno dimostrato una sostanziale complicità con le piattaforme digitali, così come con le grandi compagnie crocieristiche. Mentre in altri paesi questi settori sono stati oggetto di regolamentazioni più o meno stringenti alla scala locale o nazionale, in Italia è prevalsa una logica permissiva del «lasciar-fare», che utilizza il turismo come «settore-spugna» di un'economia sempre più trainata dal consumo di suolo e delle risorse ambientali, dopo aver visto drasticamente ridimensionarsi la propria storica vocazione manifatturiera (Rondinone e altri, 2013).

L'utilizzo strumentale del turismo da parte delle forze di governo è particolarmente evidente nelle regioni meridionali, afflitte da elevati tassi di disoccupazione che gravano in modo particolare sulle componenti femmini-

li e giovanili della popolazione in età di lavoro. Il caso di Napoli ne è una efficace dimostrazione. Nonostante le ripercussioni sul tessuto urbano – oltre agli effetti prima elencati comuni a tutte le città, è noto alle autorità giudiziarie che la speculazione immobiliare indotta dagli affitti turistici ha alimentato un nuovo business per la criminalità organizzata –, nonché l'assenza di ricadute significative in termini occupazionali – negli anni del boom turistico a Napoli il tasso di disoccupazione rimane costante e perfino in crescita negli anni 2017-18 –, il ceto dirigente locale ha continuato a considerare il boom turistico della città in termini incondizionatamente positivi.

L'avvento della pandemia ha fatto da cartina di tornasole delle problematiche generate da una crescita turistica senza regole, a Napoli come altrove: ha portato alla luce la fragilità dello sviluppo urbano guidato dal turismo e in genere dal consumo, facendo emergere vuoti urbani in quartieri un tempo popolosi dove negli anni scorsi le attività destinate ai turisti e ad altri consumatori non residenti avevano preso il sopravvento, soppiantando il commercio e l'artigianato tradizionali. La zona dei Decumani – quella maggiormente sottoposta alla pressione turistica negli anni scorsi nel centro storico di Napoli – è lo spazio che meglio esemplifica il vuoto lasciato dal turismo di massa. Pur nella sua tragicità, la pandemia ha consentito di osservare il presente con maggior distacco, mettendo coloro che governano le città e le società contemporanee di fronte all'evidenza di uno sviluppo insostenibile sul piano sociale e ambientale, oltretutto fragile su quello economico.

#### 4. I beni comuni urbani

Negli ultimi anni, di Napoli e dei quartieri della sua città storica non si è tornati a parlare solo in termini di rilancio dell'attrattività turistica. In questi anni, la città ha conosciuto l'insorgenza di nuovi movimenti di rivendicazione civica dei beni comuni che hanno trovato espressione soprattutto nei quartieri della città storica. Artisti indipendenti e persone che lavorano nel comparto della cultura – in genere con contratti precari e basse retribuzioni – hanno svolto un ruolo decisivo in questo movimento.

L'occupazione nell'area dei Decumani dell'Asilo Filangieri nel 2012 – un antico convento poi convertito nel Novecento in collegio per orfani, infine restaurato dal Comune di Napoli per ospitare il quartier generale del Forum Universale delle Culture del 2013 ma lasciato inutilizzato – rappresentò il momento di inizio del movimento dei beni comuni in città. All'Asilo si sono aggiunti altri esperimenti di beni comuni negli anni seguenti, in particolare nei quartieri storici della città. Nel 2015, l'amministrazione comunale guidata dal sindaco Luigi de Magistris offrì riconoscimento istituzionale a sette di questi spazi di autorganizzazione, approvando una serie di delibere sull'uso civico di spazi in disuso: cinque spazi si trovano in aree del centro storico – l'Asilo Filangieri e Santa Fede Liberata nell'area dei Decumani; lo Scugnizzo Liberato nel quartiere di Montesanto; l'ex OPG e il Giardino Liberato nel quartiere di Materdei –; altri due – l'ex Lido Pola e Villa Medusa – si trovano nella fascia costiera di Bagnoli, l'ex sobborgo industriale dell'area occidentale della città al centro di progetti di rigenerazione urbana e accesi conflitti tra governo e movimenti sociali negli anni scorsi.

Ancora oggi, le delibere comunali sull'uso civico degli spazi in disuso divenuti beni comuni sono considerate un esempio originale e innovativo di regolamentazione e autogestione, insieme all'osservatorio sui beni comuni creato dall'amministrazione comunale nel 2012. La stessa amministrazione comunale, che sul versante della regolamentazione della crescita turistica non ha voluto distinguersi nel panorama generale di complicità istituzionale con le grandi piattaforme prevalso in Italia, è invece riuscita a dare slancio alle esperienze dei beni comuni.

I beni comuni – i *commons* come sono definiti in lingua inglese – sono stati al centro della recente riscoperta di un valore dell'urbano alternativo alla logica capitalistica del profitto e alla governance neoliberale fondata sull'individualismo competitivo. Nel contesto napoletano, i beni comuni si sono affermati come progetti vitali di autorganizzazione sociale, ispirati al metodo della cooperazione sociale e della cura reciproca per far fronte alle avversità della vita quotidiana. Nelle fasi più difficili della pandemia di Covid-19, in particolare nella primavera del 2020, in questi spazi sono sorte iniziative di solidarietà e di mutuo aiuto a sostegno delle persone che si trovavano in una condizione di abbandono o deprivazione materiale. Anche in questa fase, per la creatività delle iniziative messe in campo – come il cosiddetto «panaro solidale» per i senza fissa dimora –, Napoli ha attirato l'attenzione dei mass-media internazionali.

## 5. Il nuovo governo imprenditore

Il nuovo governo imprenditore è la figura-chiave emersa nel dibattito e nelle pratiche politico-economiche nel corso degli ultimi anni, dapprima come esito della messa in discussione della razionalità neoliberale indotta dalla crisi finanziaria di fine anni Duemila e poi come risultato della crisi sociale indotta dalla pandemia del 2020-21.

Inizialmente teorizzato dalla economista Mariana Mazzucato come versione aggiornata dello stato imprenditoriale di matrice keynesiana (Mazzucato, 2015, 2021), nella prassi delle politiche economiche e territoriali il governo-imprenditore si è via via adattato alla logica organizzativa del capitalismo tecnologico contemporaneo. La risposta offerta dagli Stati e in particolare dall'Unione Europea al brusco rallentamento dell'attività economica imposto dalla pandemia è imperniata sul nuovo ruolo del governo imprenditore, non solo nella messa a disposizione di incentivi fiscali alle imprese come era accaduto in passato, ma ora soprattutto nella promozione di «ecosistemi» dell'innovazione. L'azione di governo si urbanizza in un duplice senso, immateriale e materiale: immateriale, perché assume la logica dell'imprenditorialismo urbano emerso in epoca tecnologica, con l'enfasi risposta sulle opportunità che le tecnologie digitali offrono ai cittadini che vogliono reinventarsi come «imprenditori di sé stessi»; materiale, perché l'azione di governo guarda alle aree urbane come spazi fertili di creazione di nuovi ecosistemi dell'innovazione capaci di creare valore economico.

Anche nell'esperienza urbana di Napoli degli anni scorsi si fa largo questa tendenza con sempre maggior forza. Il principale elemento di credito acquisito da Gaetano Manfredi nella stampa internazionale e nell'opinione pubblica locale e nazionale quale candidato a sindaco nelle elezioni locali dell'ottobre del 2021 è di esser stato, quando era rettore dell'università Federico II, l'artefice dell'arrivo della Apple Developer Academy nel 2016. Intorno alla Apple Academy si è creato un embrionale distretto dell'innovazione a San Giovanni a Teduccio, un sobborgo periferico a precedente vocazione industriale nell'area orientale di Napoli (La Foresta, De Falco, 2019).

In realtà, data la scarsa se non inesistente disponibilità di *venture capital* per aspiranti neo-imprenditori di *start-up* tecnologiche, le persone che si formano in questo ambito in un contesto come quello napoletano sono destinate a migrare altrove. In questo senso, queste operazioni seguono le indicazioni di economisti urbani neoliberali come Edward Glaeser quando raccomandano «help poor people, not poor places» (Glaeser, 2011), nel senso che secondo questo modo di vedere è inutile investire nelle economie esistenti di città in declino o ai margini dell'economia che conta, meglio investire in istituzioni di ricerca e formazione tecnologica per rafforzare il capitale umano locale che poi potrà ricollocarsi in aree più fortunate dal punto di vista economico (The Economist, 2017).

Con il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – PNRR – il «modello San Giovanni» di innovazione economica e sociale arriva ad estendersi alla città storica di Napoli, in una fase in cui il paesaggio urbano europeo vede l'emergere di un numero crescente di distretti dell'innovazione e aspiranti Silicon Valley. Da Varsavia a Stoccolma, da Istanbul a Helsinki, l'Europa è costellata di nuovi *start-up ecosystems* come vengono definiti nella letteratura specialistica, sorti grazie al contributo decisivo dei rispettivi governi. A Napoli, l'iconico Palazzo Fuga, detto anche Albergo dei Poveri in quanto creato dalla dinastia borbonica a metà del XVIII secolo come ricovero coatto dei poveri della città, è lo spazio che oggi catalizza le attenzioni dell'opinione pubblica: uno spazio candidato a diventare incubatore di imprese *start-up* e *hub* per altre attività innovative, sebbene il progetto al momento sia ancora indefinito nei suoi dettagli.

Nella stampa locale, gli architetti e i progettisti discutono dei problemi urbanistici di un esperimento economico-sociale che coinvolgerebbe un vastissimo complesso edilizio, tra i più grandi per dimensione in Europa – circa 110 mila metri quadri al coperto e 10 mila metri quadrati di spazio non coperto –, che al momento versa in condizioni di diffuso degrado materiale, oltre a ospitare una comunità informale di circa 80 famiglie in condizioni di indigenza. L'edificio è stato oggetto già negli anni scorsi di un intervento di restauro di una sua sezione deliberato dal Comune nel 2015 con i finanziamenti – 3 milioni e mezzo di euro – attinti dal progetto Art Bonus del Ministero dei Beni Culturali. Ora, grazie allo stanziamento straordinario – 90 milioni – messo a disposizione dal Contratto di Sviluppo per il centro storico sottoscritto nel 2020 tra Ministero dei Beni Culturali ed enti locali – Comune e Regione – e a nuovi contributi provenienti dal PNRR, si prospetta un intervento strutturale di restauro e riconversione funzionale.



Nel dibattito cittadino, tra le principali criticità i commentatori sottolineano la posizione periferica del complesso edilizio, non tanto in sé ma determinata dagli insufficienti collegamenti di trasporto pubblico – sebbene le linee della metropolitana e la stazione centrale siano poco distanti, mancano efficienti connessioni su gomma o tranviarie –, nonché le condizioni di disordine urbano e sociale che caratterizzano l'area di via Foria e di piazza Carlo III in cui insiste il grande complesso. Quest'area costituisce la propaggine nord-orientale del centro storico napoletano, situata in prossimità dell'aeroporto di Capodichino e immediatamente a ridosso del grande Orto Botanico di epoca napoleonica. Si tratta di un'area ancora oggi rimasta popolosa, abitata prevalentemente da ceti popolari e soltanto sfiorata dai processi di riconversione turistica e trasformazione degli spazi di consumo che hanno interessato altre aree del centro storico negli anni precedenti.

A ben vedere, dunque proprio nella sua collocazione geografica oggi apparentemente periferica risiede la potenzialità del progetto da un punto di vista della valorizzazione capitalistica del tessuto urbano: l'economia contemporanea del turismo e del consumo è un fenomeno per propria natura espansivo, continuamente alla ricerca di nuovi spazi dove radicarsi e da cui estrarre valore. La natura del capitalismo urbanizzato e la dinamica macroeconomica dell'economia contemporanea fanno sì che, in assenza di precise scelte politico-economiche – ad esempio a favore di economie cooperativistiche e popolari –, siano le forze economiche che estraggono valore dalle città in forme parassitarie e predatorie – a cominciare dagli investitori immobiliari – a trarre vantaggio dalle iniziative del nuovo governo imprenditore. Nelle conclusioni ci si soffermerà ancora su questo punto, cruciale da un punto di vista del governo del territorio e dello sviluppo economico e sociale.

## 6. Conclusione

In seguito al rilancio di immagine di Napoli nel corso degli anni 2010, nella sua estesa città storica – urbanisticamente definita «centro storico» – sono giunte a concentrarsi da un lato le strategie di estrazione di valore economico perseguite dalle grandi *corporation* degli affitti turistici e del traffico crocieristico e dall'altro le strategie di autorganizzazione comunitaria dei movimenti civici che si mobilitano per i beni comuni. Le prime hanno un approccio «estrattivistico» alla appropriazione del valore urbano: estraggono valore dalle forme di vita urbane considerate autentiche e dunque appetibili per il mercato internazionale del turismo e delle economie di consumo in genere. Le seconde hanno un approccio rigenerativo e al tempo stesso ridistributivo all'appropriazione di valore dal tessuto urbano: creano valore allo scopo di sperimentare forme alternative, ancorate ai luoghi e alle comunità che vi risiedono, di organizzazione economica e sociale volte a offrire sostegno alle fasce della popolazione in difficoltà e a coloro che sono dediti a mestieri poco valorizzati dalla società neoliberale, come chi lavora in maniera indipendente nella cultura e nello spettacolo, o da artigiano.

Naturalmente l'entità delle forze in campo è quanto mai impari: le *corporation* dell'industria turistica, del consumo e dell'intrattenimento possono contare sul sostegno di investitori finanziari e sulla complicità dei governi nazionali e locali; i movimenti civici per i beni comuni possono al più conquistarsi, nelle situazioni più favorevoli dal punto di vista della sensibilità politica dei governi locali, provvedimenti di riconoscimento istituzionale grazie a un impegno quotidiano sul territorio e alla legittimazione sociale che ne consegue. Su queste due forme antitetiche di appropriazione del valore urbano oggi si innesta l'azione del «governo imprenditore». L'avvento della pandemia ha dato ulteriore slancio al ruolo dello Stato che tenta di far emergere il valore «antropogenico» degli spazi urbani mediante nuove economie di agglomerazione a base tecnologica: di qui la proliferazione di distretti ed ecosistemi imprenditoriali, *hub* dell'innovazione e della creatività urbana, cui si assiste nella incipiente transizione «post-Covid». Paradossalmente, in una fase in cui si è realizzata l'alternativa del lavoro a distanza offerta dalle piattaforme di comunicazione digitale, il governo imprenditore tenta di creare nuove economie urbane di agglomerazione come gli ecosistemi di innovazione che si vanno progettando in Italia e negli altri paesi europei.

Dal punto di vista della crescita economica convenzionalmente intesa, ciò non è sorprendente perché le città e i loro mercati immobiliari sono un motore fondamentale dell'economia capitalistica. Più che fenomeni di *spillover* tecnologico e imprenditoriale, da questi ecosistemi di innovazione è realistico attendersi un effetto di surriscaldamento del mercato immobiliare e dunque nuovi processi capitalistici di estrazione del valore. D'altronde, la capacità di questi distretti dell'innovazione di generare processi di sviluppo economico a base

tecnologica in città ai margini dell'economia globale come Napoli è limitata se non inesistente, perché in queste località non vi è offerta di *venture capital*, di capitale di rischio per nuove imprese tecnologiche che aspirano a entrare nei mercati internazionali. Sarebbe più opportuno che la nuova progettualità di governo investisse in economie diffuse sul territorio, stimolando un'imprenditorialità endogena legata alle risorse territoriali e ai saperi locali esistenti. Per preparare il terreno a un intervento di questo tipo, occorrerebbe creare infrastrutture sociali volte a rafforzare il senso di appartenenza degli abitanti alle comunità urbane e le loro capacità di azione collettiva (MacKinnon e altri, 2022).

Quanto dunque la rinnovata progettualità di governo sarà volano di una nuova stagione di «estrattivismo urbano» di tipo parassitario, oppure di una nuova era urbana emancipata dal potere monopolistico delle grandi *corporation* dipenderà in primo luogo dalle scelte politico-economiche che gli stessi governi vorranno mettere in campo in questa fase e negli anni a venire.

## Bibliografia

- De Francesco A., *La palla al piede: una storia del pregiudizio antimeridionale*, Milano, Feltrinelli, 2020.
- Dickie J., *Darkest Italy. The Nation and Stereotypes of the Mezzogiorno, 1860-1900*, New York, St. Martin's Press, 1999.
- Economist The, *The Right Way to Help Declining Places*, 2017 ([www.economist.com/leaders/2017/10/21/the-right-way-to-help-declining-places](http://www.economist.com/leaders/2017/10/21/the-right-way-to-help-declining-places)).
- Florida R., *The Rise of the Creative Class. Revisited*, New York, Basic Books, 2012.
- Glaeser E., *Triumph of the City. How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier*, Londra, MacMillan, 2011.
- Hardt M., Negri A., *Commonwealth*, Cambridge (MA), Belknap Press of Harvard University Press, 2009.
- Kern L., *Feminist City. Claiming Space in a Man-Made World*, Londra, Verso, 2020.
- La Foresta D., De Falco S., *Ricadute territoriali del decentramento universitario in area suburbana mediante analisi delle caratteristiche locali delle università. Un approccio lefebvrano*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», 2014, 14, 2, 1, pp. 87-105.
- MacKinnon D. e altri, *Reframing Urban and Regional "Development" for "Left Behind" Places*, in «Cambridge Journal of Regions, Economy and Society», 2022, 15, 1, pp. 39-56.
- Mazzucato M., *The Entrepreneurial State: Debunking Public vs. Private Sector Myths*, New York, Public Affairs, 2015.
- Mazzucato M., *Mission Economy: A Moonshot Guide to Changing Capitalism*, New York, Harper Business, 2021.
- Rondinone A., Rossi U., Vanolo A., *Alle radici della crisi: questione urbana e consumo di suolo in Italia*, in «Rivista Geografica Italiana», 2013, 120, 4, pp. 423-431.
- Snowden F.M., *Naples in the Time of Cholera, 1884-1911*, Cambridge, Cambridge University Press, 1995.

## Potenziamento del verde e nuovi servizi urbani. Scenari e prospettive per il post-pandemia a partire dal caso di Perugia

Donata Castagnoli<sup>1</sup>

### 1. Introduzione

A due anni dall'avvio della diffusione pandemica del Covid 19 alcuni cambiamenti si possono osservare nelle città italiane riguardo all'abbandono o anche alla conquista di luoghi, nonché ai mutamenti di destinazione d'uso. Ciò riguarda anzitutto gli abitati di media e grande dimensione, già interessati da una diversificazione funzionale interna, dove le variazioni possono riguardare i centri storici o alcune zone residenziali soprattutto se legate a una prevalenza di popolazione temporanea. La scelta esemplificativa ricade qui su Perugia, città media dell'Italia centrale dove piccole trasformazioni territoriali sono osservabili e dove la popolazione può, per le motivazioni anzidette, più facilmente che altrove venire coinvolta nel cambiamento. Si ipotizza dunque quanto un centro di modeste dimensioni possa più agevolmente essere colpito da nuove sollecitazioni, adattarsi a nuove proposte urbanistiche o arrivare a indurle, accentuando problematiche già presenti, più difficilmente gestibili quindi in tempo di crisi. Lo studio potrebbe facilmente essere esteso al di fuori dell'Italia; interessante può essere il confronto tra diverse modalità di reazione, scelte, atteggiamenti culturali.

### 2. Il ruolo del verde e degli spazi aperti

Tra gli aspetti presi in considerazione, la manutenzione e l'uso degli spazi aperti rivestono una particolare importanza. Dallo scorso decennio l'amministrazione perugina ha avviato progetti di miglioramento del verde pubblico, allo scopo di implementarne la fruizione. L'ambizione dichiarata è nel riconoscimento di città *smart* o anche di Capitale verde europea, già tentato senza successo per il 2022.

Le politiche *smart* generalmente implicano la riduzione delle risorse impiegate per l'ottenimento di risultati migliori, il fornire più servizi ai cittadini diminuendo contestualmente gli sprechi in termini sia economici che sociali e ambientali. Il progetto comunale Perugia Smart City è avviato nel 2014; nello stesso anno l'amministrazione introduce una specifica opportunità per l'adozione del verde, che entra in vigore l'anno successivo – con Del. G.C. n. 40 del 25/02/2015. La partecipazione di cittadini e associazioni, in aiuto all'amministrazione, viene allo scopo reputata essenziale.

Il Censimento del verde, come da obbligo legislativo nazionale, si va realizzando nello stesso anno; tuttavia, nonostante sia da più parti reputato urgente, manca ancora a Perugia un Piano del verde. Nuove illuminazioni, ciclabilità e periodiche manifestazioni cittadine appaiono comunque sempre più di frequente in quelle aree libere, già faticosamente ritagliate a ridosso della residenzialità trattandosi di una città caratterizzata da continue variazioni altimetriche. Obiettivo è combattere il verificarsi di situazioni di insicurezza negli spazi aperti, non sufficientemente utilizzati dalla popolazione a causa della scarsa accessibilità<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Università di Perugia.

<sup>2</sup> Oltre al problema connesso all'acclività, ciò riguarda soprattutto la viabilità d'accesso, che tiene in poco conto la pedonalizzazione e incoraggia l'uso del mezzo privato, non prevedendo d'altronde adeguate aree di sosta.



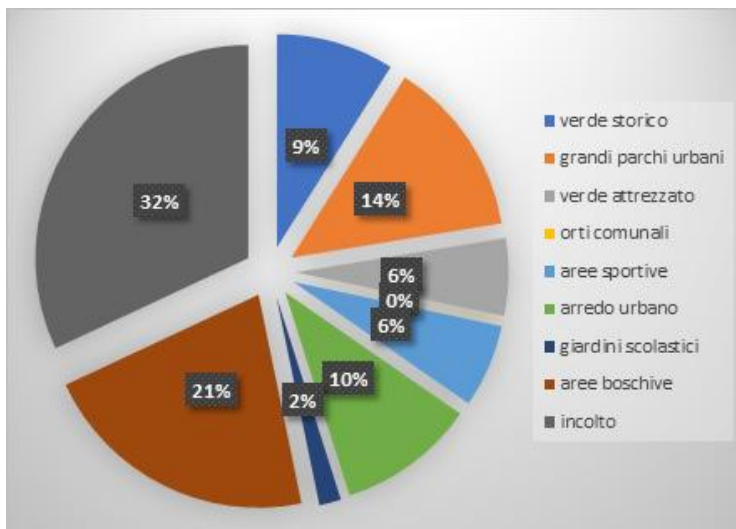


Grafico 1. Distribuzione del verde nel Comune di Perugia per tipologia (2015). Fonte: Comune di Perugia-Perugia Smart City, [www.comune.perugia.it](http://www.comune.perugia.it).

La distribuzione del verde rispecchia da un lato le estese dimensioni comunali 449,9 kmq –, solo in parte aventi caratteristiche urbane e dall'altro la morfologia accidentata: un terzo della superficie figura infatti come verde incolto e un quinto è rappresentato dalle aree boschive – grafico 1.

Alle soglie della pandemia Perugia si presentava tutto sommato pronta ad accogliere migliori opportunità d'uso del verde pubblico rispetto al recente passato; alcune scelte erano state però sopravvalutate. Su 302 aree verdi censite, ben 92 erano attribuite alla cura di associazioni, in prevalenza costituite da gruppi di quartiere<sup>3</sup>. La maggior parte di queste ha avuto come ragion d'essere la necessità di implementare l'arredo – aree gioco per bambini – e di vigilare sulla sicurezza; le sagre rappresentano comunque la principale quota di autofinanziamento ma già in epoca pre-Covid erano andate evidenziando una crescente insostenibilità per gli elevati costi e la obbligata concentrazione nel periodo estivo (Ferrucci, 2013).

I limiti alla mobilità indotti dalla pandemia si sono ripercossi sulla fruizione del verde; il miglioramento programmato ha dunque accusato un rallentamento. Due espressioni conviventi negli spazi aperti perugini procedono intanto in perfetta alternanza: virtuosi episodi di assembramento culturale – concerti, attività per bambini – e l'insicurezza dei prolungati momenti di mancato presidio. Da qui la recente attribuzione di un ruolo istituzionale all'Agenzia Forestale Regionale – AFOR –, di cui si attendono risultati in termini di manutenzione ordinaria.

Oltre al ruolo delle associazioni nell'affiancare l'amministrazione nella cura di un verde «problematico», va menzionato quello relativo all'orticoltura urbana, prezioso presidio demandabile anche alla semplice presenza individuale. Interessante è il comportamento di questa in relazione alla pandemia.

Gli orti sociali a conduzione individuale hanno infatti dimostrato una continuità di esercizio, reso difficoltoso nei soli momenti di rigido *lockdown*, in cui veniva chiesta a gran voce dagli ortisti l'opportunità di accesso, per non interrompere le cure abituali: dopo una forzata chiusura venivano infatti riaperti a maggio 2020<sup>4</sup>. Dove invece il lavoro collettivo rappresentava la ragion d'essere dell'allestimento il comportamento è stato diverso, arrivando fino alla cessazione dell'attività, come nel caso dell'Orto Sole.

<sup>3</sup> L'associazionismo di quartiere si origina a Perugia dalla necessità di tutela del centro storico a partire da quando – nel corso degli anni Sessanta del Novecento – esso andava cambiando volto da fulcro della residenzialità tradizionale a vuoto urbano. Le presenze temporanee legate alla richiesta studentesca ne hanno accelerato il degrado e la mancanza di progettualità a lungo termine da parte dell'amministrazione. L'aspetto ambientale dell'associazionismo è visibile in tali anni nella sua prima espressione, legata alle richieste di pedonalizzazione di corso Garibaldi, storica arteria relegata allora a ruolo di semplice attraversamento. È però negli anni 2000 l'avvio della massima efficacia di tali movimenti di quartiere, che trovano espressione anche nei riguardi della cura del verde come nel caso di Parco di Sant'Angelo.

<sup>4</sup> Le proteste degli ortisti venivano accolte già alla fine di aprile; la possibilità di riprendere l'attività è stata però accordata dalla Provincia, cui gli orti di Ponte della Pietra e Santa Margherita competono, solo a raggiungimento di un accordo implicante l'ingresso scaglionato, il divieto di spostarsi tra appezzamenti, il contingentamento della manodopera familiare utilizzata.



Figura 1. Locandina affissa sugli esercizi commerciali di corso Garibaldi, Perugia. Fonte: foto di Donata Castagnoli, settembre 2021.

A proposito di questa esperienza, avviata nel 2015 grazie a un iniziale, massiccio coinvolgimento popolare nella pulizia e preparazione del terreno, si deve fondamentalmente attribuire la conclusione – come riconosciuto dall’associazione stessa – alla morte dell’anziano volontario, che era stato fin dall’inizio il vero custode della struttura.

Pur in assenza di impedimenti materiali alla gestione di Orto Sole nella primavera 2021, l’omonima associazione ne decide ufficialmente la cessazione nel mese di maggio. Il contributo fornito da una singola persona era stato veramente determinante nel mantenere l’orto sempre aperto e nell’accogliere il visitatore indistinto, di passaggio, con un’attività di divulgazione foriera di successivi coinvolgimenti in specifiche occasioni programmate. Quanto sia dunque da imputare alla pandemia e quanto ad una debolezza strutturale dell’operazione può essere oggetto di riflessione se si pensa anche alla contestuale opera prestata lungo il perimetro esterno delle mura etrusche da parte di un pensionato che, durante il *lockdown* aveva piantato, a titolo volontario, specie ornamentali ma anche commestibili cui attingere liberamente, in aiuto alla popolazione in difficoltà.

Riguardo ancora al verde, il citato Parco di Sant’Angelo rappresenta una zona molto centrale e dunque preziosa ma gravata da un assetto clivometrico impegnativo. Il potenziale fruitore di questo parco è per di più un’utenza difficile, la multiforme presenza abitativa circostante. L’Associazione Vivi il Borgo è dal 2018 sostenuta dal progetto Turb.azioni destinatario di un’azione di *crowdfunding* per il mantenimento e la rigenerazione del parco. Tra gli intenti dichiarati è la definizione di un’area giochi e il recupero di uno spazio all’aperto utilizzato per manifestazioni teatrali. Nell’intenzione di far conoscere l’area ad una utenza più ampia vengono proposti concerti e attività ludiche; l’estate 2021 ha conosciuto anche l’allestimento di un centro estivo<sup>5</sup>.

Alle attività proposte per questo parco bisogna aggiungere quella compiuta dall’associazionismo per corso Garibaldi e vie adiacenti: se già la componente umana sempre più multietnica aveva spinto negli ultimi anni a un’attività di aggregazione rivolta alla ristorazione e a momenti di convivialità condivisi, la pandemia ha portato qui più specificatamente una richiesta di aiuto alimentare, segno della precarietà degli esercizi stessi, cui la rete di associazioni presenti ha risposto organizzando giornate di distribuzione di viveri. Eventi quali la «Cena di quartiere» allestita nel settembre 2021 hanno poi avuto lo scopo di porre maggiormente in evidenza, sia pure in forma eventuale, le multiformi opportunità offerte in termini di ristorazione etnica in una zona così prossima al centro storico, che stenta però a ritrovare la storica attrattiva.

Il rapporto tra residenti e orti è qui rappresentato dall’attività praticata a ridosso del Complesso monumentale di San Matteo degli Armeni, dove l’orto collettivo ubicato appena fuori Porta Sant’Angelo è stato pensato per un nuovo radicamento sociale tra originari residenti e nuove presenze: fin dall’inizio esso si è però avviato in

<sup>5</sup> L’Associazione YaBasta, attiva a Perugia dal 2011, è responsabile del progetto Re-take, avviato per azioni di pulizia straordinaria ma anche interventi di più ampio respiro come la progettata costruzione di un chiosco e di un’area relax, al momento sospesi.



Figura 2. Lo *Skate Park* di piazza del Bacio, Perugia; la zona, prospiciente la stazione ferroviaria, è solo episodicamente frequentata. Fonte: foto di Donata Castagnoli, 2021.



Figura 3. L'assetto lineare del Parco della Pescaia, Perugia. Fonte: foto di Donata Castagnoli, giugno 2021.

forma tradizionale, mostrando il prevalere della volontà di un ancoramento a valori condivisi e di rinsaldamento dei più antichi legami messi in forse dal depauperamento insediativo (Castagnoli, 2019).

Altri luoghi del centro storico sono virtuosamente presidiati da associazioni culturali: degna di menzione è l'attività svolta dall'Associazione culturale «Fiorivano le viole», mirante negli ultimi dieci anni a sconfiggere la debole socialità di via della Viola e l'adiacente via Cartolari, abitualmente sfociante in episodi di insicurezza. A tale proposito calza una proposta di scambio libri nonché i corsi di strumenti musicali prevalentemente rivolti all'infanzia, che mirano a un presidio continuativo della zona da parte dei residenti. Nell'area si concentrano oggi molti locali di somministrazione, che nell'attuale fase esprimono un tumultuoso desiderio di rilancio anche attraverso nuove e rinnovate aperture.

Tra gli spazi aperti, oggi più che mai necessari alla pubblica condivisione è la cosiddetta piazza Birago, oggetto negli ultimi tempi di manifestazioni cittadine miranti a un più esteso coinvolgimento popolare soprattutto in riferimento alla multiforme platea dei residenti, anziani pensionati dell'industria – la Perugina aveva a breve distanza il suo stabilimento produttivo fino agli anni Sessanta del Novecento – universitari e giovani famiglie; il luogo è di facile accesso, sia rispetto alla principale stazione ferroviaria che al centro storico e offre alloggi a prezzo competitivo. Il quadro insediativo presentato si completa con gli stranieri e gli affitti brevi; multiforme e quindi poco coeso è anche qui il tessuto abitativo, dove le presenze recenti e quelle storicamente più radicate sembrano muoversi su due mondi paralleli.

Si aggiunge al contesto di «piazza Birago» – che è in realtà solo un largo marciapiede lungo l'omonima via – l'imponente edificio di una scuola primaria, la cui utenza è tra i destinatari principali della più recente attività

ludico-sociale. Alla ripresa dell'anno scolastico – settembre 2021 – giudicata decisiva per sperare in un ritorno alla normalità post-Covid, un momento ludico organizzato su tre giorni del fine settimana ha avuto il gioco come prioritario filo conduttore, in grado di coinvolgere in forma diretta l'utenza del plesso interessato.

A conclusione del paragrafo si aggiungono due immagini – fig. 2 e fig. 3. La prima riguarda una recente opera di riqualificazione, mirante a un miglioramento della socialità nei pressi della stazione ferroviaria, risultata debolmente efficace. L'altra è esemplificativa del prevalente assetto lineare dei parchi perugini; anche a fronte di accurate opere di riqualificazione è difficile per essi superare una prevalente connotazione di luoghi di attraversamento.

### 3. Servizi turistici e commerciali del centro storico: verso un innalzamento qualitativo?

Ciò che si è potuto facilmente notare, alla ripresa delle attività quotidiane che segue le pesanti chiusure dell'inverno 2020/21 – fenomeno vissuto come maggiormente strutturale rispetto all'improvvisa e deliberatamente compressa emergenza dell'anno precedente – è una dicotomica, simultanea presenza di cessazioni commerciali da un lato e visibile innalzamento dell'offerta dall'altro, come per attirare una clientela di gamma più elevata di quella abituale, già composta da turisti di ogni provenienza e aspirante per lo più a soggiorni di breve durata. Il flusso di questi movimenti ha subito negli ultimi anni un andamento evidenziante una rapida ripresa delle presenze italiane, che recuperano a luglio 2021 i valori pre-pandemici, mentre il dato relativo agli stranieri è chiaramente in forte ribasso<sup>6</sup>. I dati statistici su arrivi e presenze turistiche nel mese di agosto negli anni 2019, 2020 e 2021 offrono un sostanziale incremento. Se meno utile è il confronto del dato annuo, su cui pesano i periodi di forzato *lockdown* e limitazione agli spostamenti anche a breve raggio, porre l'attenzione sul periodo estivo – in cui del resto si concentrano i principali flussi – ha il vantaggio di non dover considerare le forzate flessioni.

I valori riferibili al comprensorio perugino mostrano per il 2021 un aumento negli arrivi e ancora di più nelle presenze<sup>7</sup>. Spicca il dato delle presenze alberghiere e, in generale, il trend incrementale rispetto al periodo pre-Covid – grafico 2.

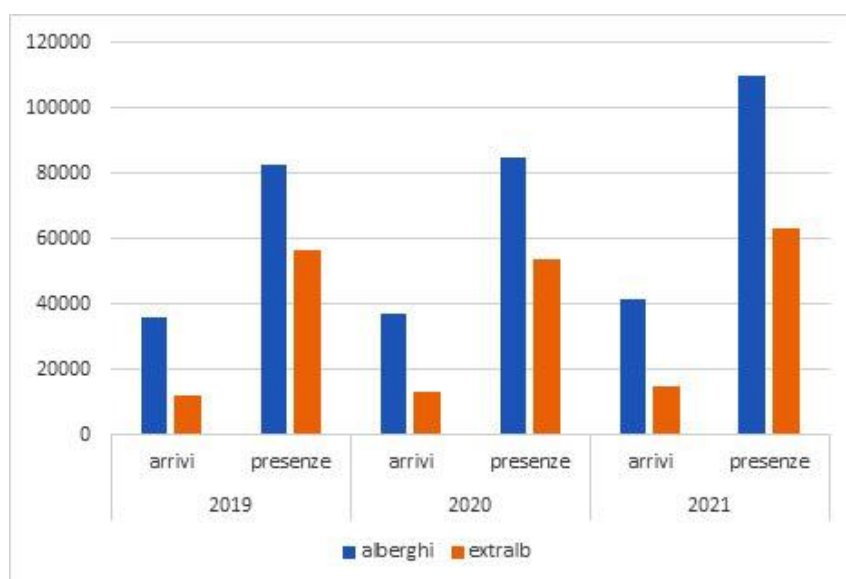


Grafico 2. Arrivi e presenze turistiche nel comprensorio perugino nelle strutture alberghiere ed extralberghiere nei mesi di agosto 2019-2020-2021. Fonte: elaborazione dati [www.regione.umbria.it](http://www.regione.umbria.it).

<sup>6</sup> Riguardo la distribuzione turistica, nell'intero territorio provinciale si riscontrano nell'estate 2021 numeri positivamente interessanti i piccoli centri e le località del Trasimeno; analogo fenomeno si registra per Terni.

<sup>7</sup> Il comprensorio turistico perugino comprende, oltre al Comune di Perugia, quelli contermini di Corciano, Deruta e Torgiano, congiuntamente valutati in quanto uniti nell'immagine turistica locale proposita.



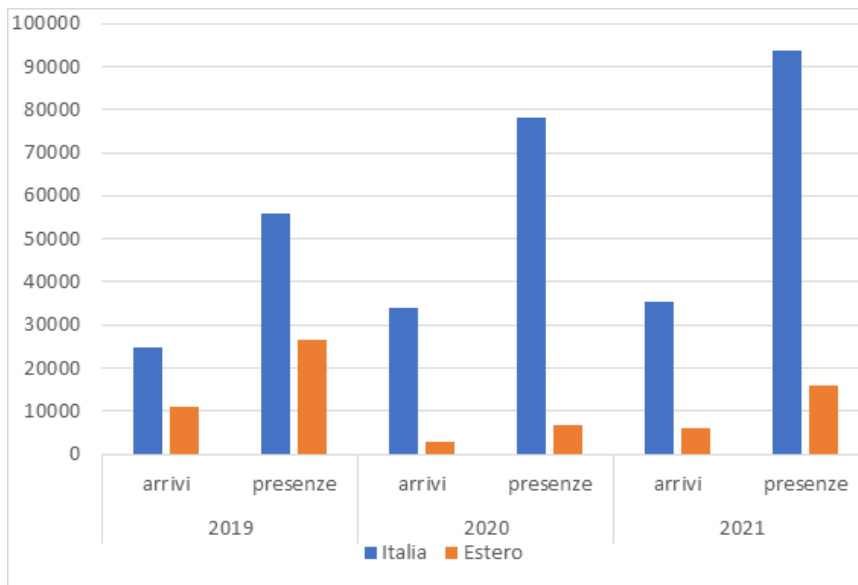


Grafico 3. Arrivi e presenze turistiche dall'Italia e dall'estero nel comprensorio perugino nei mesi di agosto 2019-2020-2021. Fonte: elaborazione dati da [www.regione.umbria.it](http://www.regione.umbria.it).

Se poi si analizza la componente di arrivi e presenze dall'Italia e dall'estero, mentre il movimento nazionale è in forte ascesa ad ogni confronto interannuale considerato, dall'estero il dato riferito al 2020 esprime un crollo vero e proprio seguito da una piccola ripresa nell'ultimo anno, ben lontana dai numeri pre-Covid – grafico 3. Il fenomeno positivo osservato, che accomuna molte parti d'Italia, esprime non solo una tenuta ma un rafforzamento di quel turismo minore, auspicabilmente lontano dai luoghi di maggior assembramento, che l'Umbria ha mostrato di saper accogliere grazie alle modeste dimensioni dei suoi centri d'arte e alla ampia diffusione di spazi rurali e naturali dalla limitata concentrazione abitativa.

Tra le trasformazioni indotte nel nostro Paese dalla pandemia, si è visto come un importante catalizzatore di flussi turistici sia individuato nel miglioramento di un'immagine urbana sostenibile (Pasquinelli e altri, 2021). Perugia presenta a tale proposito aspetti contraddittori; nel tracciare il quadro delle caratteristiche socio-economiche del centro storico è anzitutto necessario fare riferimento all'evoluzione insediativa da esso avuta ad iniziare dagli ultimi decenni del Novecento.

Il processo industriale tardivamente esploso solo negli anni Settanta – causa l'isolamento manifestato sia a livello morfologico che infrastrutturale – produceva un incremento demografico e un ampliamento dei limiti urbani a favore delle periferie. Il centro rimaneva tuttavia il luogo eletto verso cui riversare le ricchezze accumulate: è nell'acropoli quindi che i maggiori marchi dell'industria cittadina, la Perugina primo luogo, cercavano un posizionamento commerciale. Dopo appena un decennio, tuttavia, a metà anni Ottanta l'imprenditoria locale avvia una fase di rapido declino; molte strutture amministrative avevano intanto lasciato il centro storico depauperando ulteriormente la necessità di servizi quotidiani già calata a seguito dell'allontanamento demografico. La sostenibilità commerciale del centro viene dunque solo in parte recuperata dal crescere delle presenze universitarie e di quelle migranti.

La normativa locale era andata intanto impedendo lo sviluppo del comparto alimentare – che con la nascita della grande distribuzione organizzata veniva in buona parte catturato da questa e dunque ugualmente collocato nelle aree residenziali più esterne. Un centro sempre meno vitale è quello che si presenta alle soglie del nuovo millennio, con un'offerta commerciale slegata dalle esigenze cittadine, non rinnovata nelle sue possibilità di attrarre la popolazione.

Si comprende facilmente dunque come si siano volute accogliere oggi le agevolazioni fiscali legate alla ripresa economica del centro, già in bilico tra funzione di supporto alle presenze occasionali e quella turistica indistinta. Si desidera forse costruire una nuova immagine locale, che ritrovi i legami con il proprio passato produttivo – la piccola impresa – ma con la consapevolezza di un interlocutore interessato all'ambiente e alle tradizioni. Positivamente vengono infatti valutati il forzato riorientamento del *marketing* territoriale su temi e valori guida improntati al localismo, alla tradizionalità e alla semplicità di un'offerta genuina, in cui riconoscersi senza timore e diffidenza, nell'apprezzamento di iniziative dal basso; molti esercizi di somministrazione hanno al

momento sospeso l'attività mentre resistono quelli più direttamente veicolanti il prodotto locale.

I fattori attrattivi di una località turistica appaiono al momento molto più direttamente legati ai paesaggi naturali e rurali, includendo in essi i vuoti e gli ambiti rarefatti; tradizioni e patrimoni materiali e immateriali acquisiscono nel messaggio inoltrato più potere e differenziazione, dal momento che il viaggiatore cerca sicurezza da un lato e dall'altro un appagamento di curiosità e desiderio di evasione. Laddove è possibile si individuano percorsi di mobilità alternativa, ciclabile e pedonale, a un tempo in grado di migliorare l'offerta ecologica del luogo e di diversificarne territorialmente gli accessi e la frequentazione; la ristorazione a km 0 punta ai massimi riconoscimenti qualitativi, seguendo il processo supportato dai mercati dei produttori<sup>8</sup>.

A fronte di una drastica riduzione della clientela d'oltreoceano e di una crescente connotazione di prossimità dell'acquirente tipo – europeo e soprattutto italiano –, l'offerta turistica appare dunque direzionarsi verso una clientela elitaria, che può o meglio deve trovare interesse per una rinnovata quanto inattesa transazione locale. Come allora distinguere il prodotto di nicchia in un ambito apparentemente banale, noto data la vicinanza ai luoghi di partenza? Come costruire la ricercatezza di un bene di prossimità, rendendolo meritevole di acquisto? Come accennato, una selezione naturale ha portato alla chiusura più o meno definitiva di esercizi dall'andamento incerto mentre ha spinto alcuni a investire nel valore aggiunto delle produzioni locali. Molti esercizi di somministrazione tentano un rilancio: alcuni esempi di ciò si contano soprattutto nell'avvio di strutture commerciali specializzate nel lusso – comparti dei profumi e moda per l'infanzia oltre al già citato alimentare. Molte di queste imprese, sorte all'inizio dell'estate 2021, hanno tratto vantaggio dall'istituzione del fondo regionale *Re-commerce*, finanziamento agevolato concesso alle microimprese locali operanti nel settore commerciale – e inoltre palestre, istituti di bellezza, tatuatori e fornitori di servizi per animali da compagnia –; si tratta dunque di piccole attività non coinvolte nell'erogazione di servizi essenziali e dunque tra le più danneggiate da *lockdown*, coprifuoco e generalizzato impoverimento sociale.

Le nuove attività apparse in punti strategicamente vantaggiosi per fungere da vetrina comunicano l'opportunità avuta per un atteso salto di qualità cui aggrapparsi al momento di un ritorno alla normalità; curiosamente, diverse di esse offrono un orario di apertura ridotto. Se ne citano alcune: l'azienda artigianale Acqua di Spello, già presente con due strutture nel luogo d'origine e uno ad Assisi, ha alle spalle anche una forte esperienza di *e-commerce*. Approda così anche nel centro di Perugia; pur essendo prematuro valutarne i ricavi, va detto che l'esercizio ha comunque alle spalle un commercio già avviato. Appare ad ogni modo singolare il posizionamento a causa del carattere indistinto del frequentatore abituale, tuttora legato alla presenza universitaria e agli attributi amministrativi dei principali movimenti – tribunale, uffici locali e regionali. La riapertura di storiche sedi di somministrazione in cerca di una rinnovata gioventù è ad esempio quella di Zoologico, locale che esprime un convinto rivolgersi dell'offerta a «professionisti, universitari e turisti».

#### 4. Conclusioni

Dalla molteplicità delle considerazioni effettuate si è voluto offrire un breve quadro inteso a porre in risalto mutamenti, opportunità, rafforzamenti di un'immagine che da una prospettiva post-Covid possono emergere. Il contesto mostra associazionismo e solidarietà da un lato, opportunità commerciali dall'altro insite, come espresso, da un'attenzione alla ripresa da una crisi strutturale e dalla più recente flessione economica. L'incremento del turismo di provenienza nazionale, *trend* evidenziato già in situazione pre-pandemica, è di grande interesse e trova fertile terreno negli aiuti concessi dal fondo *Re-commerce*, intenzionalmente rivolti nella direzione di un innalzamento qualitativo degli esercizi più propriamente turistici.

Più complessa è la situazione del verde e, in generale, degli spazi aperti pur interessati da tentativi di socializzazione – in aree centrali coinvolte dalla forte presenza immigratoria ma anche in quartieri residenziali in cerca di una nuova identità. L'intento di definire una città *smart*, accogliente ed efficiente, deve però accompagnarsi a una concreta cura del verde, funzionale a molteplici attraversamenti dolci, alternativi alla congestione veicolare e soprattutto a una nuova socialità.

<sup>8</sup> È questo il caso del ristorante stellato L'Acciuga, che si pregia di avvalersi dei prodotti del *farmer market* di Campagna Amica, che a Perugia ha una locazione permanente.

In conclusione, si assiste al dipanarsi di atteggiamenti contraddittori in cui convivono virtuosi propositi di miglioramento ambientale con una persistente cultura assistenzialista, nei confronti del pubblico e del privato. Espressioni di solidarietà di quartiere appaiono curiosamente radicati proprio nei luoghi più convintamente vocati alla dipendenza turistica, da cui molto ancora si attende.

## Bibliografia

- Bonomi A., Masiero R., *Dalla smart city alla smart land*, Venezia, Marsilio, 2014.
- Castagnoli D., *Gli orti degli immigrati*, in De Santis G. (a cura di), *Salute, Etica, Migrazione, Dodicesimo Seminario Internazionale di Geografia Medica (Perugia, 14-16.12.2017)*, Perugia, Guerra Edizioni EDEL srl, 2018, pp. 405-412.
- Castagnoli D., *Green belt e altre espressioni di verde urbano. La tutela naturalistica nelle città europee*, Bologna, Patron, 2019.
- Castagnoli D., *Green belt, parchi delle mura: aree verdi funzionali per abitati di media ampiezza*, in Castiglioni B., Puttilli M., Tanca M. (a cura di), *Oltre la convenzione: pensare, studiare, costruire il paesaggio vent'anni dopo*, Firenze, Società di Studi Geografici, 2021, pp. 354-365.
- Comune di Perugia-Perugia Smart City, *Futuro nel verde* ([www.comune.perugia.it](http://www.comune.perugia.it)).
- Crevaschi M. (a cura di), *Tracce di quartieri. Il legame sociale nella città che cambia*, Milano, Franco Angeli, 2008.
- Connolly C., Ali S.H., Keil R., *On the Relationships between COVID-19 and Extended Urbanization*, in «Dialogues in Human Geography», 2020, 10, pp. 212-216.
- Devine-Wright P. e altri, "Re-placed" – *Reconsidering Relationships with Place and Lessons from a Pandemic*, in «Journal of Environmental Psychology», 2020, 72 ([www.elsevier.com/locate/jep](http://www.elsevier.com/locate/jep)).
- Ferrucci L., *La metamorfosi identitaria ed economica della città*, in Ferrucci L. (a cura di), *I centri storici delle città tra ricerca di nuove identità e valorizzazione del commercio*, Milano, Franco Angeli, 2013, pp. 57-119.
- Hamidi S., Sabouri S., Ewing R., *Does Density Aggravate the COVID-19 Pandemic?*, in «Journal of American Planning Association», 2020, 86, pp. 495-509.
- Mora L., Bolici R., *Progettare la smart city. Dalla ricerca teorica alla dimensione pratica*, Santarcangelo di Romagna, Maggioli, 2016.
- Pasquinelli C. e altri, *Sustainability in Overtouristified Cities? A Social Media Insight into Italian Branding Responses to Covid-19 Crisis*, in «Sustainability», 2021, 13 (4), 1848 ([www.mdpi.com/journal/sustainability](http://www.mdpi.com/journal/sustainability)).



## Museo o galleria urbana? Il caso studio MAXXI

Valeria Cocco, Marco Brogna<sup>1</sup>

### 1. Introduzione

Questo contributo intende prendere parte al recente dibattito sullo spazio pubblico, concentrando l'attenzione sulla natura e sulla funzione dello spazio pubblico nelle aree urbane. Si prendono le mosse dalla complessa possibilità di descrivere il concetto di spazio pubblico contemporaneo in ambito urbano, che secondo gran parte della più recente letteratura (Clark, Lloyd, Wong Jain, 2002; Francis e altri, 2012; Hou, 2010; Gehl, 2020), non sembra coincidere con il tradizionale concetto di spazio pubblico pensato per favorire l'aggregazione delle comunità. Gli spazi pubblici contemporanei, dunque, appaiono sotto forme differenti e possono essere interpretati e, pertanto, declinati in modi differenti. Ad esempio, una parte della letteratura (Hou, 2010) definisce i nuovi spazi pubblici come aree semipubbliche acquisite, più o meno progressivamente, dalle stesse comunità in un processo di riappropriazione della città da parte di individui e gruppi. Dunque, superando la letteratura tradizionale tesa ad allestire spazi funzionali all'aggregazione delle comunità, sono presenti studi (Francis e altri, 2012; Gehl, 2020) su usi e pratiche collettive dal basso che mostrano il successo dei nuovi spazi pubblici contro quelli tradizionali e progettati come funzionali per le comunità. Da qui, sorge spontanea una riflessione: quali sono gli elementi che rendono alcuni spazi pubblici vincenti e coerenti con i bisogni delle persone? Secondo Gehl (2020), nella società contemporanea, le persone cercano uno spazio che deve essere confortevole, accogliente e vivibile – cioè la piazza deve avere punti di appoggio come panchine e muri di seduta per essere vista come uno spazio pubblico. Altri autori (Francis e altri, 2012) sembrano associare agli spazi pubblici un forte senso di comunità come il benessere e le sensazioni di sicurezza. Così, nelle città del XXI secolo, luoghi di incontro e connessione potrebbero diventare spazi pubblici e l'uso esteso dello spazio pubblico diventa una forma di sviluppo della società stessa (Gehl, 2020). Dunque, sebbene vi sia un rinnovato interesse per come l'ambiente costruito influenzi il senso di comunità, mancano ricerche empiriche che analizzino il rinnovato concetto di spazio pubblico in relazione all'uso e alle pratiche collettive, all'associazione tra senso di comunità e qualità dello spazio pubblico (Francis e altri, 2012). Pertanto, sulla base del caso empirico MAXXI analizzato dall'autore nell'ambito di una precedente ricerca empirica (Cocco, 2020) da cui emerge che il museo assume un ruolo centrale come spazio di condivisione e integrazione, l'obiettivo del presente lavoro è quello di analizzare l'opportunità per il MAXXI di fondere due cuori del polo museale: il patrimonio culturale e lo spazio pubblico attraverso rinnovati assetti e politiche di comunicazione in grado di rafforzare l'immagine del museo come galleria urbana. Inoltre, in un'ottica prospettica, considerando le attuali esigenze della comunità legate alla pandemia, potrebbe essere interessante l'opportunità di stimolare la creazione di un ecosistema culturale in grado di confermare una chiara identità del MAXXI.

---

<sup>1</sup> Università di Roma «Sapienza».

## 2. Una panoramica sugli spazi pubblici in letteratura

Nello scenario italiano ed europeo, le politiche culturali e urbane rappresentano questioni delicate. La recente trasformazione degli spazi pubblici, culturali e sociali è dettata dal forte dinamismo e dalla fluidità della città che ha visto una risposta nella nascita di un approccio teorico postmoderno con riferimento a quella parte di letteratura definita critica.

Le teorizzazioni e «l'intreccio di saperi» (Maggioli, 2015) hanno cercato di spiegare i mutamenti delle società contemporanee, contribuendo alla costruzione di un contesto culturale che è penetrato nella geografia umana ed economica, e che ha avviato una serie di riflessioni trasversali ai diversi campi di ricerca, in particolare, attorno a concetti quali lo spazio e il luogo (Maggioli, 2015). Secondo la visione di De Certeau, «lo spazio a differenza del luogo, non ha [...] né l'univocità né la stabilità di qualcosa di circoscritto. Insomma, lo spazio è un luogo praticato» (De Certeau, 2001, pp. 175-176). Il luogo, quindi, viene interpretato come «nodo dell'intersezione rapporti sociali/spazi di attività» (Massey, Jess, 2001, p. 49) e l'abitare come «insieme delle pratiche dei luoghi» (Stock, 2006). Dalle nuove linee di riflessione multidisciplinari sull'interazione tra individuo, luogo, società e sulle trasformazioni sociali e territoriali emerge, dunque, una rinnovata centralità con riferimento al rapporto tra individuo e trasformazioni che innervano il territorio (Maggioli, 2015), al rapporto tra luoghi e soggetti sociali (Berdoulay, Entrikin, 1998), alla geografia della vita quotidiana (Lindón, Hiernaux, 2006). In questo contesto, il forte legame tra individuo e spazio, così come l'interpretazione delle dinamiche microeconomiche e sociali creano uno scenario complesso caratterizzato da tanti fenomeni non facilmente decifrabili (Innerarity, 2008). Dunque, così come cambiano le geografie economiche e sociali, cambia la natura dei luoghi, generando nuove forme urbane e territoriali non più corrispondenti alle figure tradizionali (Galuzzi, Vitillo, 2018). Pertanto, l'ibridazione degli spazi apre una riflessione sulle pratiche e sulle politiche di uso del suolo e sul ruolo della cultura e del comportamento degli abitanti (Innerarity, 2008). In tale ottica, le città cercano di riguadagnare un ruolo culturale per elevare la qualità del vivere attraverso la riappropriazione del territorio (Albanese, 2018; Berizzi, 2018) e gli abitanti sembrano tornare al centro della logica delle politiche di sviluppo urbano (Crosta, 2010). Nel mezzo di questa rivoluzione emerge un rinnovato bisogno delle persone di incontrarsi, per cui le città accrescono la loro qualità della vita assegnando nuovi valori e significati collettivi al vuoto (Cellamare, 2014): un vuoto che non viene inteso nella declinazione di spazio di scarto, residuale e non progettato, ma che può essere definito piuttosto come spazio aperto o collettivo nel momento in cui si viene a creare nel vuoto un luogo di identità, socializzazione, incontro, svago, apprendimento, dunque, uno strumento per l'immaginazione (Albanese, 2018). A tal proposito, ragionando intorno al concetto di identità sociale dei luoghi e di esperienza urbana nei singoli contesti locali di interazione (Zajczyk, 1991) il protagonista della vita quotidiana dei cittadini diventa lo spazio collettivo, indipendentemente dal suo carattere privato o pubblico (Cellamare, 2016; Albanese, 2018). Dunque, superando la visione funzionale dei modelli urbani moderni, spicca la perdita di significato della netta divisione tra spazi aperti pubblici e privati, la loro origine e proprietà, e anche, la differenza tra spazi interni ed esterni (Albanese, 2018). Per cui, lo spazio pubblico può essere definito come uno spazio dall'uso collettivo (Crosta, 2000) e condiviso (Barnett, 2014) partendo dall'assunto che è l'interazione sociale e l'azione degli individui a rendere pubblico l'uso del territorio (Barnett, 2014; Crosta 2010). In altre parole, le grandi trasformazioni sociali degli ultimi decenni hanno contribuito a modificare nel tempo i modi in cui la società ha trasformato gli spazi, i luoghi e le forme dell'abitare, e, allo stesso tempo, gli esperti hanno adottato una nuova opinione che si è allontanata da quelle teorie classiche che appaiono oggi miopi e incapaci di affrontare la realtà esistente e di proporre soluzioni alternative e coerenti con i bisogni degli individui, e che pongono al centro di un grande dibattito letterario il concetto di spazio nella declinazione di spazio collettivo, aperto, pubblico (Cocco, 2020). Inoltre, il forte legame tra individui e spazio, l'interpretazione delle dinamiche microeconomiche e microsociologiche creano uno scenario complesso caratterizzato da molti fenomeni non facilmente decifrabili (Innerarity, 2008).

### 3. Roma: il caso MAXXI

La città di Roma è senza dubbio un caso studio di notevole complessità. È stata interessata per millenni da effetti di crescita urbana – cioè dall'ampliamento delle mura imperiali alla creazione di borghi del XX secolo. La città di Roma, dunque, sembra nascere spontaneamente e in modo discontinuo, salvo per alcuni casi.

L'area oggetto di studio, all'interno della quale è collocato il museo MAXXI, rappresentava la porta nord della città fin dal III secolo a.C. e i primi insediamenti nella fine dell'Ottocento, quando il regno sabauda fece costruire le mura sul fiume Tevere per arginare le frequenti alluvioni, che rendevano inabitabile l'area situata all'interno dell'ansa del fiume Tevere, oggi conosciuta con il nome di quartiere Flaminio. L'area, originariamente caratterizzata dalla presenza di stabilimenti industriali e caserme, fu progettata dal Piano Regolatore del 1909, durante il mandato del sindaco Nathan. Divenne un nuovo quartiere, istituito ufficialmente nel 1921. Negli anni Venti furono costruite le prime case residenziali della classe media – ovvero «Villa Riccio» e «Piccola Londra». In particolare, la collocazione del quartiere all'interno dell'ansa del fiume disegnava una sorta di enclave urbana, nonostante il Piano Regolatore del 1909 predisponesse un progetto di infrastrutturazione dell'area per evitare l'isolamento – già nel 1909 furono progettati tre ponti sul Tevere, per creare un collegamento tra i nuovi quartieri Flaminio e Prati, ma di questi ne fu costruito solo uno dopo circa 100 anni: il cosiddetto Ponte della Musica, inaugurato nel 2011.

Il profilo funzionale del quartiere è stato orientato ai settori della cultura, dello spettacolo e dello sport. Diversi locali dislocati nella zona e nei suoi dintorni, ne hanno decisamente segnato il carattere sportivo e ricreativo. Fin dall'Esposizione Internazionale del 1911, infatti, il quartiere Flaminio è stato caratterizzato dalla realizzazione dello Stadio dell'Autodromo Villa Glori e dello Stadio Nazionale, come l'area museale Valle Giulia, la Galleria Nazionale d'Arte Moderna e Contemporanea; tra gli anni Venti e Trenta la costruzione del Foro Italico, un grande complesso di strutture per il gioco e lo sport, e negli anni Sessanta del Villaggio Olimpico nei dintorni del quartiere, precedentemente occupato dalle baracche del cosiddetto Campo Parioli.

L'arricchimento del ruolo culturale del quartiere avviene più avanti attraverso nuove strutture di offerta, come il Nuovo Auditorium - Parco della Musica realizzato da Renzo Piano e inaugurato nel 2002 ed il Museo delle Arti del XXI secolo MAXXI inaugurato nel 2010.

Secondo il progetto originario proposto da Zaha Hadid la struttura del MAXXI avrebbe dovuto occupare circa 30.000 mq, integrando parte delle strutture militari preesistenti con un nuovo edificio caratterizzato da una pianta ad L. Eppure, l'attuale complesso edilizio del museo appare diverso dal progetto originario, per questo lo stesso architetto ha definito il MAXXI la sua opera incompiuta (Hadid, Betsky, 2009).

In particolare, nella prima fase di concorso 1998 - 2001, il progetto prevedeva la realizzazione di quattro edifici rispetto all'attuale edificazione del MAXXI. I quattro edifici non sono mai stati costruiti. Due edifici avrebbero dovuto sorgere sul lato opposto della caserma di via Guido Reni, in direzione G.P. Via Pannini, e altre due, invece, avrebbero dovuto chiudere lo spazio tra l'area espositiva del museo e la zona che comprende la biblioteca ed il ristorante. In buona sostanza, i quattro edifici avrebbero saturato gli spazi occupando totalmente lo spazio esterno che oggi sembra essere vissuto come una piazza.

La scelta di non realizzare i quattro edifici previsti nel progetto appare sia stata dettata da problemi strutturali dovuti alla complessità del nuovo edificio e dalla mancanza di fondi pubblici per il completamento dell'opera. In questo modo il vuoto originatosi è stato oggetto di riappropriazione della città e si è trasformato in una nuova forma di spazio pubblico.

Secondo quanto elaborato nel caso studio riportato nell'articolo pubblicato sul Bollettino della Società Geografica dall'autore (Cocco, 2020) emerge come il MAXXI essendo utilizzato principalmente come spazio ricreativo – il 38% degli utenti intervistati dichiara di utilizzare lo spazio per il tempo libero, il 31% per motivi di studio e/o lavoro, solo il 12% dichiara di visitare lo spazio museale – diventa un esempio di ciò che il cittadino ricerca come spazio pubblico o di aggregazione. In particolare, l'effetto enclave della struttura crea per gli utenti una sorta di bolla di sicurezza dalla città, allo stesso tempo, appare integrato nel contesto urbano, nella città, costituendo un nuovo spazio multifunzionale rivolto ai cittadini.

#### 4. Riflessioni conclusive

Dalla precedente ricerca empirica svolta dall'autore (Cocco, 2020) emerge con chiarezza che l'area esterna del MAXXI diventa una sorta di spazio pubblico, attraverso la sua appropriazione da parte dei cittadini, anche se si tratta di uno spazio di fatto gestito e concesso in uso privato.

L'architetto anglo-irachena Zaha Hadid non aveva pensato a uno spazio pubblico all'aperto, ma «la piazza» nasce dalla mancanza di quei quattro edifici centrali mai costruiti; e da qui, emerge con chiarezza l'uso del polo museale come spazio – pubblico –, luogo multifunzionale, culturale e creativo.

Il progetto incompiuto porta a riflettere sul tema dello spazio pubblico, ampiamente dibattuto da urbanisti, ingegneri, architetti, geografi e sociologi.

Negli approcci della città contemporanea emerge un nuovo concetto di spazio che generalmente appartiene ad aree semipubbliche o private, o spazi collettivi. Ciò trova conferma nella letteratura critica, nel superamento della definizione del concetto di spazio pubblico, a favore di un nuovo spazio ibrido che decreta, in tal modo, il fallimento dello spazio pubblico progettato.

Inoltre, il museo MAXXI assume un ruolo centrale nel quartiere Flaminio come spazio di condivisione e integrazione, grazie all'esigenza dei cittadini di uno spazio collettivo dove trascorrere il tempo libero, lavorare, studiare, far giocare i bambini e, dove l'impatto della cultura e, in particolare, la fusione tra cultura e tecnologia, sembra rappresentare uno dei principali elementi di attrattività della comunità.

La città contemporanea esprime l'esigenza di un nuovo spazio – pubblico – contemporaneo, di un cambiamento nel modo di pensare l'approccio allo spazio pubblico da parte dei cittadini. Il MAXXI riesce a supportare le diverse esigenze dei cittadini contemporanei rappresentando contemporaneamente un luogo di co-working – studio, lavoro, incontri professionali, ecc. –, un luogo di integrazione – spazi accessibili a tutti, ovvero disabili, anziani, bambini, turisti, studenti, stranieri, ecc. –, luogo di svago e aggregazione per bambini e ragazzi – famiglie con bambini, ecc. – che favorisca un ambiente di collaborazione, sinergia e creatività. Il MAXXI non è un caso di eccezione, ma un buon esempio di utilizzo dello spazio in grado di soddisfare i bisogni dei cittadini contemporanei che conferma come sta cambiando il bisogno di spazio collettivo.

#### Bibliografia

- Albanese V., *Piazze e spazi collettivi*, in Berizzi C., (a cura di), *Piazze e spazi collettivi. Nuovi luoghi per la città contemporanea*, Padova, Il Poligrafo, 2018.
- Barnett C., *How to Think about Public Space*, in Cloke P., Crang P., Goodwin M., *Introducing Human Geographies*, Routledge, Londra, 2014, pp. 883-898.
- Berdoulay V., Entrikin J.N., *Lieu et Sujet: Perspectives Théoriques*, in «L'Espace géographique», 1998, pp. 111-121.
- Berizzi C. (a cura di), *Piazze e spazi collettivi. Nuovi luoghi per la città contemporanea*, Padova, Il Poligrafo, 2018.
- Cellamare C., *Autorganizzazione, pratiche di libertà e individuazione*, in «Territorio», 2014, 68, pp. 21-27.
- Cellamare C., *Le diverse periferie di Roma e le forme di autorganizzazione, Workingpapers*, in «Rivista online di Urban@it», Centro nazionale di studi per le politiche urbane, 2016.
- Clark T.N. e altri, *Amenities Drive Urban Growth*, in «Journal of Urban Affairs», 2002, 5, pp. 493-515.
- Cocco V., *(Un) Expected Contemporary Public Space*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», 2020, pp. 55-64.
- Cocco V., *Nuove prospettive di spazio pubblico. Il caso MAXXI*, in «Annali MEMOTEF», 2020, pp. 107-113.
- Crosta P.L., *Società e territorio, al plurale. Lo spazio pubblico -quale bene pubblico -come esito eventuale dell'interazione sociale*, in «Foedus», 2000, 1.
- Crosta P.L. (a cura di), *Pratiche. Il territorio è "l'uso che se ne fa"*, Milano, Franco Angeli Editore, 2010.
- De Certeau M., *L'invenzione del quotidiano*, Roma, Edizioni lavoro, 2001.
- Francis J. e altri, *Creating Sense of Community: The Role of Public Space*, in «Journal of environmental psychology», 2012, 32, 4, pp. 401-409.
- Galuzzi P., Vitillo P., *Città contemporanea e rigenerazione urbana. Temi, azioni, strumenti*, in «Equilibri», 2018, 22, 1, pp. 125-133.
- Gehl J., *"Three Types of Outdoor Activities", "Life Between Buildings", and "Outdoor Activities and the Quality of Outdoor Space"*, in Le Gates R.T., Stout F. (a cura di), *The City Reader (7th ed.)*, Londra, Routledge Editor, 2020.
- Hadid Z., Betsky A. (a cura di), *The Complete Zaha Hadid*, New York, Rizzoli International Publication, 2009.

- Hou J. (a cura di), *Insurgent Public Space: Guerrilla Urbanism and the Remaking of Contemporary Cities*, Londra, Routledge Editor, 2010.
- Innerarity D. (a cura di), *Il nuovo spazio pubblico*, Milano, Editore Booklet, 2008.
- Lindon A., Hiernaux D., *Geografías de la Vida Cotidiana*, in «Tratado de Geografía Humana», 2006, pp. 356-400.
- Maggioli M., *Dentro lo Spatial Turn: luogo e località, spazio e territorio*, in «Semestrale di studi e ricerche di geografia», 2015, 2, pp. 51-66.
- Massey D., Jess P., *Luoghi, culture, globalizzazione*, Torino, Utet, 2001.
- Stock M., *Construire l'Identité par la Pratique des Lieux*, in De Biase A., Rossi C. (a cura di), *Chez Nous: Territoires et Identités dans les mondes contemporains*, Parigi, éditions de la Villette, 2006, pp. 142-159.
- Zajczyk F. (a cura di), *La conoscenza sociale del territorio: fonti e qualità dei dati*, Milano, Franco Angeli Editore, 1991.

## Popolazioni mobili e spazi di consumo. Il centro storico di Urbino tra uso, trasformazioni e nuove sfide legate alla pandemia

Nico Bazzoli<sup>1</sup>

### 1. Introduzione

Nel corso degli ultimi anni il lessico di chi osserva le dinamiche di trasformazione dei principali centri storici italiani si è arricchito di nuovi vocaboli. Concetti come quelli di gentrificazione e studentificazione appaiono infatti sempre più spesso nel dibattito pubblico per descrivere i cambiamenti nella destinazione d'uso di molti quartieri e aree urbane centrali (Semi, 2015). Il progressivo orientamento verso la terziarizzazione, i massicci flussi in entrata di *city users* (Martinotti, 1995), i mutamenti nella composizione sociale, così come l'ascesa delle forme di colonizzazione della notte, hanno indubbiamente contribuito a ridefinire il significato e gli usi di quanto si trova nel perimetro della città antica. Da una parte, diversi centri storici sono divenuti terreno di riconquista di un nuovo ceto colto e relativamente agiato che ha portato notevoli impatti sia in termini immobiliari che di fruizione (Barbagli, Pisati, 2012). Dall'altra parte, l'imponente crescita delle popolazioni mobili per studio, turismo e lavoro si è recentemente associata all'economia delle piattaforme, determinando profonde modificazioni degli assetti urbani, delle loro modalità d'uso e dell'offerta di beni, lavoro e servizi presente al loro interno (Hardaker, 2021). Il congiunto operare di questi fenomeni e di politiche orientate alla valorizzazione economica delle aree centrali ha sovente dato luogo a casi di *foodification* e *touristification*, richiamando da più parti la necessità di interventi regolatori tesi a mitigare le criticità a cui possono dar luogo (Celata, Romano, 2020; Loda e altri, 2021).

Dall'emersione della pandemia da SARS-CoV-2 i flussi di popolazioni mobili che sostengono simili processi hanno conosciuto importanti riconfigurazioni, rendendo evidente la fragilità dei modelli di sviluppo urbano fortemente incentrati sulle funzioni temporanee. In particolare, l'affermarsi di nuove ciclicità e selettività nelle dinamiche di svuotamento e riempimento delle aree centrali ha posto in crisi una parte considerevole delle economie basate sul consumo di città. Si tratta di settori pesantemente colpiti dagli effetti della pandemia sulla geografia del lavoro, sulle pratiche di fruizione dei centri storici e sulle forme di mobilità temporanea che interessano i turisti e gli studenti universitari. Una crisi delle attività economiche che pur nelle sue conseguenze può rappresentare l'occasione per ripensare le traiettorie di sviluppo delle città, aprendo all'opportunità di ridefinire le funzioni e i bisogni di alcuni spazi – come quelli commerciali e direzionali – e la loro distribuzione e articolazione tra centro e periferia (Mariotti, 2021).

Al di là del *wishful thinking*, talvolta associato a questi temi, appare importante interrogarsi sulle modalità e sugli strumenti che possono essere messi in campo per prefigurare nuovi scenari di sviluppo urbano nel più ampio contesto di transizione verso la post-pandemia. Nel caso italiano, a questo tema pare opportuno aggiungere la necessità di concentrare lo sguardo anche oltre alle situazioni insediative di maggiore dimensione, prendendo in specifica considerazione quei contesti – intermedi, di mezzo – che pur risultando particolarmente ricchi in termini di funzioni ospitate e di patrimonio sono spesso relegati ai margini della ricerca scientifica (Curci e

<sup>1</sup> Università di Urbino.



altri, 2020). La notevole attenzione analitica tipicamente riservata dagli studi urbani alle città dei *superlativi* – le più grandi, le più ricche, le più conosciute (Beauregard, 2003) – rischia infatti di tagliare fuori dall'interesse i centri storici delle città minori, dove le conseguenze della pandemia e le opportunità che queste aprono in seno all'individuazione di nuovi modelli di sviluppo si intersecano con questioni di lungo corso relate allo spopolamento, alla desertificazione commerciale e agli sbilanciamenti residenziali.

Il presente contributo intende restituire attenzione alle dinamiche che interessano i centri storici delle città di piccola e media dimensione, utilizzando come caso di studio il centro storico di Urbino: sito inserito nella lista del Patrimonio Mondiale UNESCO, *città-campus* e destinazione turistica in cui i flussi di popolazione mobile e la loro recente trasformazione presentano importanti implicazioni. Il lavoro prende le mosse delle attività di aggiornamento del Piano di Gestione del Sito UNESCO del comune e si pone l'obiettivo di fornire un quadro dei principali cambiamenti che hanno interessato il centro storico della città ducale nel breve e nel lungo periodo, individuando le principali sfide connesse al necessario ripensamento del modello economico e sociale che ne ha caratterizzato l'evoluzione. Attraverso la ricostruzione, la rilevazione e l'integrazione di numerosi dati quantitativi vengono indagati gli aspetti socio-demografici, socio-economici e turistici della città, ricavando questioni aperte da porre al centro di un processo partecipato di ridefinizione delle linee strategiche della città.

## 2. Il centro storico di Urbino tra studentificazione e *loisir*

Urbino è un comune di 14.007 abitanti situato nel nord delle Marche. Si tratta di un contesto territoriale caratterizzato da processi di sviluppo piuttosto diversi da quelle forme di industrializzazione diffusa che nella seconda metà del Novecento hanno segnato il resto della regione in cui si colloca. Pasquale Coppola (1970) rilevava già nei primi anni Settanta come la città fondasse buona parte della propria economia sulla presenza di una serie di istituti di alta formazione e sui flussi che risultavano in grado di generare. Del resto, la funzione di centro universitario della città è cresciuta proprio in quegli anni, con un incremento delle immatricolazioni e la moltiplicazione delle strutture didattiche nel centro urbano. È infatti all'interno delle mura storiche che si trovano diversi istituti di formazione avanzata come l'Università, l'Accademia delle Belle Arti e l'Istituto Superiore per le Industrie Artistiche che nel complesso contano ad oggi oltre 15 mila studenti<sup>2</sup>.

L'espansione dei poli di istruzione terziaria ha sostenuto lo sviluppo di un'economia ampiamente incentrata sul pubblico impiego e sui servizi rivolti a studenti, personale docente e turisti. Basti pensare che sui 7.818 addetti alle unità locali presenti nel comune il 42,2% è impiegato nelle istituzioni pubbliche – di cui più di due quinti nell'istruzione post-secondaria –, il 6,6% in attività dei servizi di alloggio e ristorazione e il 10,8% nel settore commerciale<sup>3</sup>. Nel solo campo delle imprese attive l'incidenza degli addetti nel settore manifatturiero è del 25,6% a fronte di una media del 33,4% che si registra nel complesso della Provincia di Pesaro-Urbino.

La formazione di questa base economica ha avuto specifici effetti sul centro storico, dove si rinviene un particolare orientamento delle imprese nei confronti dei servizi di *loisir* e ricettivi a esso connessi. Sulle 175 attività commerciali presenti all'interno delle mura il 36% rientra nella categoria dei bar e ristoranti, il 7,4% in quella dei negozi di souvenir, mentre l'11,4% si iscrive all'interno delle attività di mediazione e gestione immobiliare<sup>4</sup>. Si tratta di un'offerta particolarmente sbilanciata in favore delle necessità delle popolazioni mobili che fruiscono del centro storico e che si è conformata sui trend demografici e di utilizzo del contesto. Va infatti rilevato che negli ultimi quarant'anni il nucleo antico della città ha sperimentato un vistoso passaggio da forme d'uso e fruizione relativamente stabili a saltuarie e temporanee.

A conferma di questo mutamento giungono in primo luogo i dati demografici che testimoniano una progressiva caduta della funzione residenziale. Tra il 1981 e il 2020, a fronte di un calo della popolazione

<sup>2</sup> Gli iscritti all'università sono cresciuti costantemente tra gli anni Cinquanta e Novanta, raggiungendo quota 23.500 nell'a.a. 1996/1997, per poi conoscere una fase discendente e una successiva stabilizzazione attorno alle 14.500 unità attuali. A questi studenti si sommano nell'a.a. 2020/2021 i 506 iscritti all'Accademia delle Belle Arti e i 243 dell'Istituto Superiore per le Industrie Artistiche.

<sup>3</sup> Elaborazione su dati ISTAT 2017-2018.

<sup>4</sup> Elaborazione su dati Camera di Commercio Pesaro-Urbino 2020.





Figura 1. Veduta del centro storico di Urbino.  
Fonte: foto dell'autore.

comunale dell'11,7% i residenti nel centro storico hanno conosciuto una flessione del 58,9% – tab. 1. È diminuito, inoltre, il peso di quest'ultimi sul totale della popolazione residente, passando dal 14,1% al 6,6%. Tale andamento, solo parzialmente legato alla contrazione della popolazione comunale, è sintomatico di una mobilità residenziale in uscita dal centro storico principalmente a favore delle aree semi-rurali composte di case sparse e frazioni che circondano il nucleo urbano.

Tabella 1. Andamenti della popolazione residente nel centro storico di Urbino. Fonte: elaborazione su dati ISTAT e comune di Urbino.

|                                      | 1981   | 1991   | 2001   | 2011   | 2020   | Tasso di<br>variazione |
|--------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|------------------------|
| Popolazione residente centro storico | 2.247  | 1.737  | 1.353  | 1.112  | 924    | -58,9%                 |
| Popolazione residente totale         | 15.917 | 15.114 | 15.270 | 15.501 | 14.052 | -11,7%                 |
| Popolazione centro storico su totale | 14,1%  | 11,5%  | 8,9%   | 7,2%   | 6,6%   | -                      |

Sebbene simili andamenti di fuoriuscita dal centro siano condivisi nel medesimo periodo da molte città italiane di piccola e media dimensione, la specificità di Urbino risiede nella relazione tra svuotamento residenziale della città storica e *studentification* (Bazzoli, 2019). In questa dinamica centrifuga, infatti, giocano un ruolo

di primo piano l'affermazione della *città-campus* e le trasformazioni immobiliari correlate all'aumento della popolazione studentesca (Maggioni, 2017)<sup>5</sup>.

Nel periodo 1981-2011, i dati censuari mostrano un incremento sostanziale della locazione – esclusivamente di carattere privato – all'interno del centro storico e una contestuale contrazione della proprietà immobiliare – tab. 2. Questo fenomeno, plausibilmente sottostimato a causa dei meccanismi di rilevazione su cui poggiano i dati esposti nella tabella 2, è stato alimentato dal meccanismo del *buy to let*, ovvero dall'acquisto di immobili da parte di soggetti privati interessati a trarre profitto dalla locazione rivolta agli studenti universitari.

Tabella 2. Titoli di godimento delle abitazioni occupate nel centro storico. Fonte: elaborazione su dati ISTAT.<sup>6</sup>

|                                | 1981  | 2011  | Variazione |
|--------------------------------|-------|-------|------------|
| Abitazioni Occupate            | 843   | 1.064 | 221        |
| di cui in proprietà            | 62,0% | 41,2% | -20,9%     |
| di cui in affitto <sup>1</sup> | 30,6% | 52,3% | 21,7%      |
| di cui con altro titolo        | 7,4%  | 8,5%  | 1,1%       |

Alla fuoriuscita dei residenti dalle mura antiche è quindi corrisposto un insediamento degli studenti con conseguenze sostanziali tanto sul panorama commerciale quanto sui ritmi del centro storico, che si sono dilatati per lasciar spazio allo sviluppo della vita notturna. Si tratta di cambiamenti ampiamente documentati nei processi di studentificazione di varie città inglesi (Chatterton, 1999), peraltro relazionati a problemi di convivenza tra popolazione studentesca e residente, date le differenze che intercorrono tra gli stili di vita di queste due categorie (Chatterton, Hollands, 2003).

Inoltre, negli ultimi anni è intervenuto un altro fattore di mutamento: con la progressiva regionalizzazione del bacino d'utenza dell'Università di Urbino, le trasformazioni della didattica post-riforma universitaria e l'ampia diffusione della didattica a distanza la popolazione studentesca si è fatta sempre meno stanziale (Barberis, 2017). Sono quindi aumentati il pendolarismo, il ricorso alla settimana corta e la concentrazione delle forme di mobilità in entrata nei periodi delle sessioni d'esame. Questa maggiore saltuarietà delle presenze ha reso alcune categorie del commercio al dettaglio tipicamente orientate ai consumi di popolazioni stabili o relativamente stanziali sempre più residuali, incidendo ulteriormente sul panorama commerciale e sull'inclinazione del centro storico in favore delle funzioni temporanee. Parallelamente, al mutare dei profili studenteschi è corrisposto anche un diverso livello di attaccamento alla città. Lo studente, infatti, si configura sempre più spesso come utilizzatore piuttosto che abitante legato al contesto, seppur per un periodo di tempo limitato.

### 3. Dipendenza dai flussi e loro trasformazione nel contesto pandemico

I processi fin qui descritti hanno contribuito a rendere il centro urbano fortemente dipendente dai flussi provenienti dall'esterno e dalla loro temporalità. Le popolazioni mobili che fruiscono del nucleo storico non si limitano tuttavia agli studenti e ai lavoratori degli istituti di formazione post-secondaria ivi collocati, ma sono composte anche da altri tipi di *city users* che si muovono per fini lavorativi e turistici. Nel centro storico,

<sup>5</sup> Dai primi anni Ottanta, del resto, si è diffusa una logica immobiliare speculativa: agli affittacamere che fino a quel momento avevano dato alloggio agli studenti si è gradualmente sostituito l'appartamento in locazione, spesso suddiviso in modo da ricavare il maggior numero possibile di stanze da letto.

<sup>6</sup> Il dato del 2011 comprende al suo interno le abitazioni occupate da persone non residenti riportate nel XV censimento della popolazione e delle abitazioni. Queste abitazioni sono state accorpate alle abitazioni in affitto a seguito di un colloquio con la rilevatrice ISTAT che si è occupata della somministrazione dei questionari poiché ritenute coincidenti con le abitazioni occupate dagli studenti universitari.

d'altronde, sono presenti ulteriori importanti istituzioni pubbliche – come il Comune e la Galleria Nazionale delle Marche – e un patrimonio storico-architettonico che funge da attrattore nei confronti di visitatori provenienti dall'Italia e dall'estero.

Ogni giorno si recano a Urbino ca. 6.400 persone per motivi di studio – 57% – e di lavoro – 43% – mentre escono dal comune per gli stessi motivi 1.711 residenti. La popolazione residente che quotidianamente si sposta all'interno del comune – popolazione dinamica interna – è pari a 5.502 unità e in buona parte si sposta in direzione del centro. Unendo questi dati a quelli della popolazione statica residente – 6.716 – e a quelli delle presenze turistiche medie giornaliere – 1.670 – è possibile stimare la popolazione giornaliera insistente nel Comune in 20.290 unità<sup>7</sup>. In sostanza, sono mediamente presenti nel comune oltre seimila persone in più di quelle iscritte in anagrafe. Data la concentrazione di luoghi di lavoro, di istituti formativi e di attrattori turistici è possibile ipotizzare che gran parte di questi flussi tendano a investire il nucleo centrale, pur presentando sensibili variazioni nel corso dell'anno.

La considerevole gravitazione attorno al centro storico ha certamente influito sull'attuale configurazione della sua offerta commerciale e di servizi. Tuttavia, lo sviluppo di una base economica largamente dipendente dalle popolazioni in entrata ha esposto questo contesto a notevoli rischi negli ultimi due anni. La pandemia da SARS-CoV-2 ha infatti implicato l'adozione di misure di contenimento a diversi livelli e un cambiamento nelle abitudini di mobilità della popolazione che ha impattato negativamente sulla fruizione del centro città e di conseguenza sul suo tessuto economico.

Nel confronto tra i flussi turistici del 2019 e del 2020 si può osservare una sostanziale riduzione delle entrate. In questo periodo gli arrivi a livello annuale sono passati da 82.241 a 44.013 (-46,5%) e le presenze da 610 mila a 550 mila (-9,9%)<sup>8</sup>. Si rinviene inoltre un cambiamento significativo nei giorni medi di permanenza sul territorio: mentre erano 7,4 nel 2019 sono divenuti 12,5 nel corso del 2020 – tab. 3. Un tale salto fa supporre che nel contesto della pandemia ci sia stato un mutamento negli utilizzatori dei servizi ricettivi. Si può infatti ipotizzare che in una situazione di incertezza e di accresciuto ricorso alla didattica a distanza diversi studenti fuori sede abbiano optato per recarsi a Urbino solo in corrispondenza delle sessioni di esame, prediligendo la permanenza temporanea in strutture ricettive piuttosto che la locazione di un posto letto per l'intero anno accademico. Una tendenza peraltro rinvenibile già negli anni precedenti e nell'analisi dei flussi turistici a livello mensile, che sembrerebbe aver conosciuto una considerevole accelerazione nel periodo più recente.

Tabella 3. Giorni medi di presenza nelle strutture ricettive. Fonte: elaborazione su dati Regione Marche.

|           | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Italiani  | 5,3  | 5,7  | 5,7  | 5,8  | 8,6  | 6,4  | 7,7  | 12,9 |
| Stranieri | 6,6  | 6,3  | 6,2  | 6,4  | 10,1 | 5,8  | 5,9  | 7,8  |
| Totale    | 5,5  | 5,8  | 5,8  | 5,9  | 8,9  | 6,3  | 7,4  | 12,5 |

Questa contrazione e trasformazione delle modalità di fruizione ha avuto effetti a cascata sulle attività commerciali. Le difficoltà di questo settore non sono rinvenibili nei dati relativi alle cessazioni delle attività, piuttosto negli andamenti del mercato immobiliare. Tra il secondo semestre 2019 e il primo semestre 2021 i valori medi di locazione degli spazi commerciali del centro storico sono passati da 7,2 a 6,5 euro a mq<sup>9</sup>. Considerando che questi dati si basano sui contratti di locazione sottoscritti e che l'offerta commerciale è sostanzialmente rimasta invariata nel biennio considerato è plausibile imputare il fenomeno a un abbassamento generalizzato degli affitti da parte dei proprietari per far fronte alle criticità mostrate dal settore.

<sup>7</sup> Elaborazioni su dati ISTAT riferite al 2019.

<sup>8</sup> Elaborazione su dati Regione Marche.

<sup>9</sup> Dati OMI Agenzia delle Entrate.

#### 4. Fragilità e sfide del centro storico

Se tali dinamiche pongono in luce la fragilità delle economie urbane fondate sulle funzioni temporanee nel caso di Urbino rivelano anche specifici rischi di tenuta sociale ed economica del centro storico. La pandemia ha infatti esacerbato le problematiche del contesto rendendo evidente come il basso livello di residenzialità e un'offerta di servizi fortemente orientata in favore delle popolazioni mobili possano tradursi in problemi di desertificazione residenziale e commerciale. Del resto, tra i 1.311 fruitori che hanno completato il questionario predisposto per sondare le opinioni e le percezioni sul nucleo antico della città si riscontra larga condivisione rispetto al concretizzarsi di simili scenari nel prossimo futuro<sup>10</sup>. Ai partecipanti all'indagine è stato chiesto di valutare la probabilità di realizzazione di alcuni eventi nell'arco dei prossimi cinque anni adottando una scala da 1 – altamente improbabile – a 10 – altamente probabile. Per analizzare i risultati si è fatto ricorso al confronto tra medie di valutazione, calcolando la media complessiva del campione e le medie per specifici raggruppamenti di rispondenti. Considerando una valutazione media  $\geq$  a 5,5 quale probabilità affermativa di realizzazione dell'evento, l'idea che nel centro non cambierà nulla rispetto a oggi ottiene un punteggio di 6,2 mentre l'ipotesi che nel medesimo contesto ci saranno sempre meno residenti e attività economiche raggiunge una valutazione di 6,4, risultando la più quotata. Di converso, la possibilità che nel centro storico si possano sviluppare nuove attività economiche è ritenuta poco realistica – 4,0 – e ancora più basse probabilità di realizzazione sono assegnate all'idea che nel centro storico si stabiliscano nuove famiglie e residenti – 3,2. Il timore che nel quadro della pandemia i fattori di fragilità del centro storico possano tradursi in un significativo svuotamento è inoltre confermato dalle principali criticità che sono state indicate dai rispondenti al questionario. Posti davanti alla richiesta di selezionare fino a tre minacce alla tutela del centro storico l'opzione più gettonata è risultata la perdita di vitalità economica e imprenditoriale – 57% –, seguita di buon grado dalla scarsa valorizzazione in termini di attrattività – 51% – e dalla costante perdita di residenti – 42%. Tali opinioni trovano riscontro nell'indicazione degli interventi da realizzare nel centro storico che per quasi la metà del campione – 45% – dovrebbero prioritariamente focalizzarsi sulle iniziative di rivitalizzazione economica. È soprattutto la categoria dei residenti a Urbino a selezionare maggiormente questa opzione, scegliendola nel 53% dei casi.

Il fatto che più di un urbinato su due ritenga la vitalità economica meritevole di specifiche misure si lega alla centralità che questa riveste nella tenuta economica e sociale e, più in generale, al ruolo dei servizi e della diversificazione dell'offerta commerciale nel garantire adeguate condizioni di vivibilità e fruibilità del centro storico. Per individuare le principali carenze che impattano su quest'ultimo fronte è stato quindi chiesto ai partecipanti di valutare la disponibilità di diversi servizi e attività all'interno delle mura, adottando anche in questo caso una scala da 1 – del tutto insufficiente – a 10 – ottima. Ne è emerso che oltre alla marcata insufficienza di attività ludiche e/o ricreative per bambini e famiglie risultano particolarmente sentite le carenze di negozi di articoli per la casa/oggettistica – 4,5 –, negozi di frutta e verdura – 4,8 – e negozi di abbigliamento – 4,3 –, in particolare da parte dei residenti e dei lavoratori non residenti – fig. 2. In modo analogo, la presenza di studi medici si attesta su di un livello reputato insufficiente – 4,6 –, qualificandosi anche in questo caso come un problema principalmente sentito dai residenti – 4,3.

Nel centro storico, la ridotta presenza di simili attività e servizi rispondenti ai bisogni primari possono influire sulla qualità della vita percepita dai residenti. Le valutazioni fornite da altre categorie di soggetti come i lavoratori non residenti testimoniano inoltre come tali problematiche siano percepite anche da quei fruitori che in considerazione della vicinanza con la sede di lavoro potrebbero adottare scelte di mobilità residenziale in entrata. Dalle analisi condotte emerge l'urgenza di intervenire sul fronte della residenzialità e della vitalità economica. L'abbassarsi negli ultimi due anni dei valori medi di compravendita degli immobili residenziali (-5%) e commerciale (-9%) rappresenta un'occasione per sostenere politiche in favore della residenzialità del centro storico e della collocazione di attività imprenditoriali. Tali interventi dovrebbero auspicabilmente coniugarsi con misure tese alla salvaguardia e all'incremento degli esercizi di vicinato orientati a soddisfare le necessità degli abitanti. Parallelamente, si rinviene l'opportunità di intraprendere politiche *family friendly* nell'ottica di migliorare i servizi destinati alle famiglie con figli.

<sup>10</sup> Il questionario è stato realizzato all'interno delle attività di aggiornamento del piano di gestione del sito UNESCO ed è stato somministrato con metodo misto CAWI e CAPI tra luglio e settembre 2021.



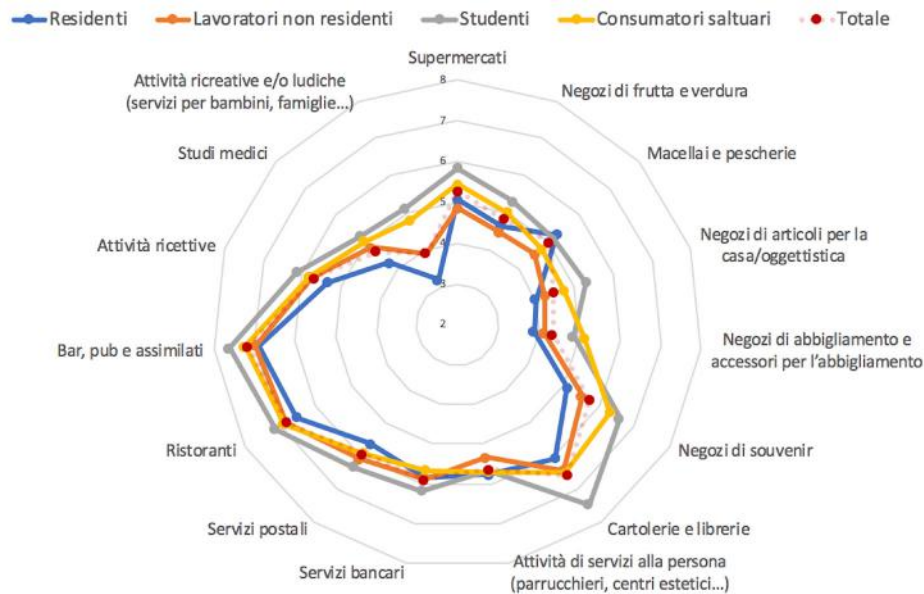


Figura 2. Valutazioni medie della disponibilità di servizi nel centro storico di Urbino per categorie di rispondenti al questionario. Fonte: elaborazione propria su dati di *survey*.

## Bibliografia

- Barbagli M., Pisati M., *Dentro e fuori le mura: città e gruppi sociali dal 1400 a oggi*, Bologna, il Mulino, 2012.
- Barberis E., *Le caratteristiche degli iscritti all'Università di Urbino. I bacini d'utenza*, in Maggioni G. (a cura di), *Urbino e le sfide della città-Campus*, Milano, Franco Angeli, 2017, pp. 108-119.
- Bazzoli N., *Town and gown. Conflitti e prospettive di un piccolo centro universitario*, in De Salvo P., Pochini A. (a cura di), *La città in trasformazione. Flussi, ritmi urbani e politiche*, Roma, Aracne, 2019, pp. 273-291.
- Beauregard R.A. (2003), *City of Superlatives*, in «City & Community», 2003, 2, 3, pp. 183-199
- Celata F., Romano A., *Overtourism and Online Short-term Rental Platforms in Italian Cities*, in «Journal of Sustainable Tourism», 30, 5, 2020, pp. 1020-1039.
- Chatterton P., *University Students and City Centres – The Formation of Exclusive Geographies: The Case of Bristol, UK*, in «Geoforum», 1999, 30, 2, pp. 117-133.
- Chatterton P., Hollands R., *Urban Nightscapes: Youth Cultures, Pleasure Spaces and Corporate Power*, Londra, Routledge, 2003.
- Coppola P., *Urbino: aspetti geografici di un centro universitario italiano*, in «Rivista geografica italiana», 1970, 77, 4, pp. 365-392.
- Curci F., Kërçuku A., Lanzani A., *Le geografie emergenti della contrazione insediativa in Italia. Analisi interpretative e segnali per le politiche*, in «CRIOS», 2020, 19-20, pp. 8-19.
- Hardaker S., *Platform Economy: (Dis-)Embeddedness Processes in Urban Spaces*, in «Urban Transformations», 2021, 3, 1, pp. 1-13.
- Loda M., Bonati S., Puttilli M., *History to Eat. The Foodification of the Historic Centre of Florence*, in «Cities», 2020, 103, pp. 1-11.
- Maggioni G. (a cura di), *Urbino e le sfide della città-Campus*, Milano, Franco Angeli, 2017.
- Mariotti I., *Il lavoro a distanza svuota le città? Intervista a Philip McCann*, in Bellandi M., Mariotti I., Nisticò R. (a cura di), *Città nel Covid: Centri urbani, periferie e territori alle prese con la pandemia*, Roma, Donzelli Editore, 2021, pp. 25-35.
- Martinotti G., *Metropoli: la nuova morfologia sociale della città*, Bologna, il Mulino, 1995.
- Semi G., *Gentrification. Tutte le città come Disneyland*, Bologna, il Mulino, 2015.

## Nuove luci per la spopolata notte urbana di Venezia

Giuseppe Tomasella<sup>1</sup>

### 1. Introduzione

Le severe limitazioni della mobilità personale adottate fra marzo 2020 e giugno 2021 per arginare l'emergenza sanitaria causata dal COVID-19 hanno determinato stravolgimenti e trasformazioni diffuse. A ogni modo, sebbene non vi sia ambito a non averne risentito, alcuni settori hanno subito contraccolpi peggiori di altri. Si pensi, ad esempio, a turismo e vita notturna che hanno dovuto conformarsi ai divieti relativi a mobilità e socialità, le pietre angolari delle rispettive attività e pratiche distintive. Tuttavia, l'improvvisa e reiterata sospensione di queste ultime non si è riverberata solo negli spazi privati, o semi-privati, specificatamente dedicati loro. Infatti, anche gli spazi pubblici dei centri storici – ovvero alcuni dei contesti d'elezione per le pratiche legate alla vita notturna e al turismo – hanno dovuto affrontare problematiche simili in quanto luoghi vocati all'incontro<sup>2</sup>.

Indagando queste problematiche, un eterogeneo gruppo di ricercatori, professionisti privati e organizzazioni attive nella gestione della notte urbana ha realizzato il *Global Nighttime Recovery Plan*, GNRP: una guida pratica e collaborativa finalizzata a rivitalizzare in sicurezza la notte urbana durante – e dopo – la pandemia tramite la condivisione di riflessioni basate su esperienze internazionali di *governance* che ricercano soluzioni radicate nei contesti locali per problematiche di respiro globale. Significativamente per questo contributo, molte delle possibili strategie suggerite si concentrano sulle possibilità connesse all'uso dello spazio pubblico. Si pensi, ad esempio, all'espansione dei *dehors*, all'organizzazione di eventi all'aperto ad ingresso controllato e alla promozione degli usi creativi della luce artificiale con *light festival* o installazioni luminose.

Ispirato da quest'ultimo suggerimento del GNRP, questo contributo si propone come un affondo dedicato al centro storico di Venezia e focalizzato sull'iniziativa *Natale di luce 2020*. In parte sostenuta da finanziamenti privati<sup>3</sup>, l'iniziativa è stata promossa dall'amministrazione comunale e dalla società partecipata Ve.La per accendere «luci di speranza, solidarietà e vicinanza in un periodo così difficile per la città, che dopo l'Acqua Granda – *sic* – dell'anno scorso sta facendo i conti con le conseguenze economiche e sociali provocate dalla pandemia<sup>4</sup>». Nel dettaglio, quest'analisi indaga i ruoli assolti dalla luce artificiale e le percezioni sviluppate da singoli esponenti di diverse comunità di *city users* in relazione alle videoinstallazioni dell'artista Fabrizio Plessi in Piazza San Marco – fig. 1 – e al *video-mapping*<sup>5</sup> proiettato sul Ponte di Rialto a firma dell'agenzia Etra Comunicazione – fig. 2 –: due degli elementi che più hanno contribuito al processo di co-produzione della spopolata notte urbana veneziana durante le festività natalizie del 2020.

<sup>1</sup> Università di Padova.

<sup>2</sup> «La città può essere pensata come un prodotto tecnologico, un dispositivo assai complicato, ma da sempre la sua funzione principale è stata quella di essere un'enorme “fabbrica di comunicazione” – un immenso “dialoghificio”. Comunicazione, dialogo, interazione dei corpi e delle parole – questa era ed è l'essenza della urbanità. E qui sta la sua intensa politicità» (d'Eramo, 2017, p. 138).

<sup>3</sup> [events.venezianaunica.it/it/content/veneziana-natale-di-luce-2020](https://events.venezianaunica.it/it/content/veneziana-natale-di-luce-2020).

<sup>4</sup> [live.comune.venezia.it/it/2020/11/natale-di-luce-2020-acceso-il-grande-albero-di-piazza-ferretto](https://live.comune.venezia.it/it/2020/11/natale-di-luce-2020-acceso-il-grande-albero-di-piazza-ferretto).

<sup>5</sup> Il *video-mapping* è una tecnica di animazione basata sulla proiezione di immagini o video su superfici non convenzionali.



Figura 1. *Natale Digitale*, Piazza San Marco. Fonte: fotografie dell'autore (2020).



Figura 2. *Video-mapping*, Ponte di Rialto. Fonte: fotografia dell'autore (2020).

L'analisi si articola grazie alla disamina di cronache locali – soprattutto, *Corriere della Sera*, *Repubblica*, *La Nuova Gazzettino* –, comunicati ufficiali e dati raccolti tramite un questionario *online*. Infine, le osservazioni più significative sono rilette accordando un ruolo centrale al concetto di atmosfera considerando che «le atmosfere non esistono semplicemente come compresenza simultanea dell'essere umano e della cultura materiale, ma anche come dimensione temporale: le atmosfere cambiano. Le atmosfere sono suscettibili ai cambiamenti dell'ambiente materiale, dei valori umani e delle premesse culturali. Questo non solo testimonia la loro stori-



cità ma, soprattutto, che queste emergono come tensioni multi-temporali: sono prodotti tanto del passato che del futuro. *Anticipazione e ricordo* sono gli estremi di questa temporalità in cui le atmosfere trovano il proprio spazio sulla scena (Bille e altri, 2015, p. 34)<sup>6</sup>.

## 2. Natale di luce 2020

Prima di passare all'analisi dei dati, rimane da segnalare una considerazione di ordine generale. Nonostante l'apparente organicità sottesa dalla scelta di un'unica denominazione, sarebbe più corretto definire Natale di luce 2020 come un'etichetta rinforzata dalla pervasività del concetto di resilienza nel contesto socioeconomico contemporaneo. Un riferimento che, istituendo una sorta di rapporto di iperonimia, connette progetti separati nei quali le possibili applicazioni e ruoli che la luce artificiale può svolgere nel contesto della notte urbana sono animati da volontà e progettualità differenti ancora prima di essere rielaborati attraverso il prisma delle percezioni individuali<sup>7</sup>.

Peraltro, confermano implicitamente questa interpretazione anche le stesse comunicazioni ufficiali<sup>8</sup> che associano alle principali componenti dell'iniziativa luoghi, funzioni, periodi di attivazione e linguaggi differenti in cui si rimescolano messaggi e finalità in combinazioni e proporzioni variabili.

Setacciando queste comunicazioni, è quindi possibile offrire una tavola comparativa sinottica – tab. 1 – che metta in rilievo i tratti salienti di ciascuna componente così da costruire un sistema di riferimenti condiviso utile ad una comprensione immediata dei dati.

Concludendo questo breve *excursus*, si precisa che non si procederà alla disamina dettagliata delle relazioni e delle interdipendenze fra tutte le realtà ascrivibili all'iniziativa e che hanno avuto luogo tanto nelle isole che sulla terraferma. Infatti, i riferimenti a queste sono circoscritti ed enfatizzati solo quando direttamente ricavati dai dati raccolti.

## 3. Riflessioni sul metodo

Innanzitutto, questo contributo si sviluppa in rapporto a riflessioni tematiche e metodologiche sulla pandemia. Infatti, molte delle scelte operative attuate nascono proprio per superare specifici ostacoli di ascendenza pandemica. Si ricordano, ad esempio, le difficoltà ad accedere liberamente alla notte urbana a causa delle limitazioni imposte dal DPCM del 3 novembre 2020 che introduceva misure differenziate a seconda della fascia di rischio attribuita alla regione e, soprattutto, il coprifuoco dalle 22 alle 5 in tutta Italia; oppure, la necessità di rispettare il distanziamento sociale che ha condotto all'esigenza di identificare uno strumento e una metodologia di raccolta dei dati compatibile tanto al contesto che alle esigenze della ricerca.

Durante le passeggiate pseudo-notturne<sup>9</sup> di osservazione del campo, questi ostacoli sono stati esaminati e risolti alla luce delle proprie interdipendenze. A guisa di fase preliminare, un insieme di riflessioni, documentazione fotografica originale e domande di ricerca è stato raccolto «in prima persona» rielaborando liberamente

<sup>6</sup> Testo originale: «Atmospheres do not merely exist as simultaneity of human beings and material culture, but also as a temporal dimension: atmospheres change. Atmospheres are susceptible to how the material environment changes, to changing human values and cultural premises. Not only does this testify to the historicity of atmospheres, but, more importantly, to the fact that atmospheres emerge as multi-temporal tensions: they are at the same time a product of the past and future. Anticipation and recollection of atmospheres are at the extremes of these temporalities in the staging of atmospheres».

<sup>7</sup> Si noti che il 55% dei/le partecipanti non sapeva che videoinstallazioni e proiezioni facessero parte di un'iniziativa più ampia. Alcuni/e hanno precisato «se la rifanno potrebbero scegliere un tema, era troppo slegato, mi sarebbe piaciuta un po' di coordinazione in più» o «l'idea mi è piaciuta ma sembrava una esposizione d'arte (Plessi) e un flyer pubblicitario l'altro... perché non coordinare le iniziative meglio?».

<sup>8</sup> Questa considerazione, la tabella 1 e le citazioni in essa contenute sono sviluppate grazie alla consultazione della pagina [events.veneziaunica.it/content/veneziana-natale-di-luce-2020](https://events.veneziaunica.it/content/veneziana-natale-di-luce-2020) e del sito del Comune di Venezia [live.comune.venezia.it/](https://live.comune.venezia.it/).

<sup>9</sup> Ovvero nei limiti temporali stabiliti dal DPCM del 3 novembre 2020.

Tabella 1. Tavola comparativa delle principali componenti del Natale di luce 2020. Fonte: elaborazione dell'autore.

| COMPONENTE   | LUOGO   | MESSAGGIO  | PERIODO   | TIPOLOGIA                                     | FINANZIATORI PRIVATI   |
|--|---|--|---|---|--|
| <i>Natale Digitale</i> , (idealmente connessa a <i>L'Età dell'Oro</i> )<br>Fabrizio Plessi<br>Comune di Venezia, Ve.La | Piazza San Marco, fra le colonne della Piazzetta  | «Una scultura evocativa che lancia da Venezia un messaggio di speranza e dimostra come, ancora una volta, la luce dell'arte illumina il futuro»  | 4/12/2020<br>6/01/2021                                      | Scultura luminosa dinamica                    | Generali   |
| Videoproiezione<br>Etra Comunicazione<br>Comune di Venezia, Ve.La  | Ponte di Rialto   | «una sorta di libro su cui scorrono alcune delle pagine più significative della storia di Venezia [che] vuole anche anticipare e introdurre le celebrazioni per il milleseicentesimo anniversario della [sua] fondazione»  | 5/12/2021<br>31/12/2020                                     | <i>Video-mapping</i>                          | Consorzio di Tutela del Prosecco DOC   |
| Luminarie natalizie<br>Comune di Venezia, Ve.La  | Principali direttrici del centro storico e isole  | «Un progetto [...] si accende per sostenere in questo Natale chi vive e passeggia all'interno della città. I giochi di luce faranno da guida, attraverso calli e campielli, alla scoperta del meglio dell'artigianato lagunare e delle novità del Natale 2020, per un chiaro segnale di aiuto al tessuto commerciale locale» | 4/12/2020<br>16/02/2021                                     | Luminarie e decorazioni tradizionali          | American Express<br>AEPE -Associazione Esercenti Pubblici Esercizi Venezia<br>Singoli commercianti |
| Installazioni natalizie<br>Comune di Venezia, Ve.La  | Piazza Ferretto, le «vie dello shopping» a Mestre, e i centri minori del territorio veneziano | «[...] la piazza rappresenta il luogo ideale per gli acquisti natalizi e per respirare lo spirito delle festività in un ambiente raccolto e accogliente»   | 21/11/2020 (luminarie)<br>28/11/2021 (albero)<br>16/02/2021 | «grande albero e ricche decorazioni luminose» | /  |

la lezione di Edensor (2018, p. 1021) che «[...] peraltro, ha messo in primo piano l'uso del nostro stesso corpo, rispondendo alla chiamata di Sheller e Urry a favore del riconoscimento della centralità de “[i]l corpo come tramite affettivo attraverso cui percepiamo il luogo e il movimento» (2006, p. 216)<sup>10</sup>.

La sistematizzazione delle informazioni raccolte ha permesso di passare alla fase successiva, la realizzazione di un questionario *online* utilizzando la piattaforma Moduli Google.

Il questionario, di rapida compilazione<sup>11</sup>, si compone di cinque parti:

- una sezione introduttiva di presentazione della ricerca e delle normative di tutela dell'anonimato;
- una sezione dedicata al profilo demografico del/la partecipante;
- una sezione dedicata alle videoinstallazioni di Plessi composta di un breve video dalla funzione di promemoria, domande a risposta multipla, una domanda aperta di ordine generale e una cartella multimediale per caricare foto o video originali;
- una sezione dedicata al *video-mapping* proiettato sul Ponte di Rialto con le stesse caratteristiche della precedente;
- una sezione comparativa con domande a risposta multipla e una aperta di ordine generale.

Per quanto riguarda l'individuazione del campione si è optato per l'adozione di metodi non-probabilistici considerata la difficoltà a coinvolgere persone totalmente sconosciute durante la pandemia. Tuttavia, al fine di rendere quanto più scevro possibile da pregiudizi personali il processo, si è scelto di combinare diversi canali per raggiungere i/le possibili partecipanti come il contatto diretto con membri delle diverse comunità residenti tramite messaggistica istantanea e l'invio di *e-mail* a 15 fra organizzazioni, associazioni e gruppi attivi nel contesto della città storica con preghiera di condivisione ai rispettivi membri. Inoltre, si è ulteriormente potenziato il campionamento a valanga grazie alle singole richieste di inoltro incluse in ogni questionario.

La messa a sistema di tutti gli elementi sin qui descritti ha condotto all'individuazione di un campione di 100 partecipanti che, rispettivamente, identificano il proprio genere come femminile – 50 –, maschile – 45 –, e non-binario – 5. Da un punto di vista anagrafico, invece, i dati sono accorpati per fasce di età e rivelano la seguente composizione: 29% dei partecipanti fra 35 e 44 anni, 27% fra 25 e 34 anni, 18% fra 45 e 54 anni, 10% fra 18 e 24 anni, 9% fra 55 e 64 anni e, infine, 7% fra 65 e 74 anni.

In accordo con la procedura di selezione, non stupisce che una larga maggioranza – 68% – abbia dichiarato di risiedere abitualmente a Venezia o nelle isole della laguna e che un ulteriore consistente gruppo – 22% – risieda nell'area della Città Metropolitana di Venezia. Significativamente, questo dato acquisisce una rilevanza maggiore se connesso al fatto che un campione così radicato nel contesto locale permette di accedere alle testimonianze di chi ha potuto esperire l'iniziativa in prima persona proprio perché soggetto a minori limitazioni della mobilità personale nel proprio comune di residenza.

#### 4. Analisi delle interviste

L'analisi dei dati raccolti con i questionari, infatti, conferma che ad aver visto di persona le installazioni luminose prese in esame sono, rispettivamente, l'81% per le videoinstallazioni in Piazza San Marco e l'82% per il *video-mapping* proiettato sul Ponte di Rialto.

Avanzando nella disamina comparativa dei dati, l'analisi ha indagato le percezioni dei/le partecipanti proponendo di individuare da una lista – frutto di una rielaborazione della categorizzazione delle emozioni proposta da Plutchik (1982) – quali emozioni o sentimenti avessero suscitato in loro le due infrastrutture luminose. La tabulazione dei dati ha evidenziato tratti comuni e una significativa discrepanza. Infatti, se per le videoinstallazioni in Piazza San Marco prevalgono interesse – 75% –, sorpresa – 54% –, ammirazione – 41% –, mistero – 37% – e serenità – 33% –, per le videoproiezioni che hanno animato con dissolvenze e giochi di luce il Ponte di Rialto i dati indicano interesse – 65% –, sorpresa – 54% –, ammirazione – 49% –, calore – 31% – e serenità – 28%.

<sup>10</sup> Testo originale: «[...] also foregrounded the use of our own bodies, echoing Sheller and Urry's call to recentre “the corporeal body as an affective vehicle through which we sense place and movement» (2006, p. 216)».

<sup>11</sup> Il questionario è ideato per avere un tempo di compilazione inferiore ai 15 minuti.

Proseguendo, il questionario ha mirato a valutare quale fosse, secondo i/le partecipanti, il messaggio che le installazioni avrebbero dovuto trasmettere nell'intenzione dei rispettivi ideatori e committenti. Anche in questo caso è stata fornita una lista, ma gli elementi che ne fanno parte sono stati ricavati tramite riflessioni e rielaborazioni scaturite sia dalla rilettura critica dei comunicati ufficiali che dalle suggestioni personali emerse dall'osservazione diretta. La giustapposizione dei dati rivela discrepanze maggiori a quelle rilevate in precedenza. In accordo con l'interpretazione suggerita dall'autore<sup>12</sup>, le videoinstallazioni di Plessi sono associate a messaggi di innovazione – 76% –, speranza – 65% –, ricchezza – 54% –, spiritualità – 53% – e amore per la città – 51%. Invece, le videoproiezioni realtine sembrano suggerire messaggi quali amore per la città – 88% –, innovazione – 78% –, attaccamento alla tradizione – 72% –, rispetto – 30% – e ricchezza – 24%.

Le discrepanze nelle valutazioni si intensificano nei giudizi sull'adeguatezza delle due infrastrutture luminose al contesto architettonico della città antica e, poi, alla celebrazione delle festività natalizie. L'espressione di entrambi i giudizi è stata vincolata ad una scala da 1 a 5, dove 1 corrisponde alla minima adeguatezza possibile e 5 alla massima.

Accorpendo i risultati relativi alla prima valutazione, si nota che il 41% – 19%+22% – non ritiene adeguate al contesto le videoinstallazioni<sup>13</sup> contro il 26% – 10%+16% – che riserva la stessa valutazione al *video-mapping*<sup>14</sup>. Dal canto loro, le valutazioni positive rivelano, da un lato, un 59% – 30%+17%+12% – favorevole alle opere di Plessi<sup>15</sup> e, dall'altro, un 74% – 39%+30%+5% – più incline a riconoscere la compatibilità delle proiezioni con l'architettura cittadina. Inoltre, si noti che, alla domanda su quale delle due infrastrutture luminose si armonizzasse meglio con l'atmosfera della città, il 67% ha optato proprio per il *video-mapping*<sup>16</sup>.

Invece, per quanto riguarda la seconda valutazione<sup>17</sup>, il 62% – 39%+23% – non identifica l'albero digitale e i mosaici di oro liquido come adeguati alle celebrazioni natalizie<sup>18</sup>, mentre è riservata una valutazione quantitativamente meno aspra al progetto di Etra Comunicazione che non riceve la piena approvazione del 56% – 30%+26% –<sup>19</sup>.

Particolarmente significativo nell'economia di questa analisi, il dato emerso dalla domanda relativa all'influenza esercitata dai due interventi sull'atmosfera della notte urbana. Infatti, sempre adottando la consueta scala da 1 a 5, l'86% – 29%+32%+25% – e l'80% – 33%+31%+16% – riconoscono alle installazioni, rispettivamente in area marciana e realtina, un contributo significativo alla trasformazione dell'atmosfera della notte urbana locale. Un giudizio avvalorato da un largo consenso – 86% – all'eventuale ripetizione di iniziative simili e dal suggerimento ricorrente ad includere più aree della città, sebbene non vengano risparmiate critiche incentrate sullo scarso coinvolgimento della cittadinanza nelle fasi di ideazione e organizzazione<sup>20</sup>.

<sup>12</sup> [www.ilgazzettino.it/nordest/veneziana/natale\\_digitale\\_luce\\_fabrizio\\_plessi-5598057](http://www.ilgazzettino.it/nordest/veneziana/natale_digitale_luce_fabrizio_plessi-5598057).

<sup>13</sup> Alcuni/e partecipanti hanno commentato «completamente fuori luogo in una delle piazze più belle e classiche del mondo!», o «Avrei preferito l'albero in un contesto diverso come sul piazzale della stazione per farlo risaltare di più. Le finestre però erano bellissime».

<sup>14</sup> Alcuni/e partecipanti hanno commentato «le proiezioni, come media, mi piacciono ma queste erano pacchiane, da parco giochi e a Venezia non servono di certo», o «abbastanza vivace e colorata però un po' finta e ripetitiva», o «l'idea era già stata proposta da altri anni fa con una sequenza di immagini più appropriata. Non erano mascherate adeguatamente le strutture che proiettavano le immagini e durante il giorno erano dei mostri davanti al ponte», o ancora «le iniziative sono belle e arricchiscono la città ma i colori delle luci su rialto erano orribili, non adatti a Venezia».

<sup>15</sup> Fra i commenti più pertinenti si ricorda «Nonostante l'installazione fosse fissa, statica, la luce in movimento ha portato vita, dinamicità alla piazza. Mi è piaciuta l'idea di collocare l'albero in area Marciana, incorniciato dalle colonne di s. Marco e s. Todaro e renderlo visibile non solo a chi arriva dalla piazza ma a tutto il bacino di s. Marco».

<sup>16</sup> Fra i commenti più pertinenti si ricorda «Le ho trovate assai affascinanti, era bello vedere il ponte di Rialto prendere vita».

<sup>17</sup> Alcuni/e partecipanti hanno commentato nella sezione comparativa «fare passeggiate artistiche la sera è bello e è un'alternativa al solito... però queste opere non mi hanno tanto convinto, forse erano troppo poco natalizie», o «non serve essere innovativi per forza per quest'anno bastava una cosa più tradizionale che facesse sentire a casa e scaldasse il cuore», o «vista la situazione generale della pandemia mi chiedo perché a Mestre un Natale tradizionale e caldo e uno così freddo a Venezia?! È la dimostrazione di quanto poco il comune si curi della città storica?», o anche «spero che le prossime luminarie di Natale siano per davvero a tema Natale... OK le novità, ma a Natale la gente vuole cose semplici».

<sup>18</sup> Alcuni/e partecipanti hanno commentato «l'albero non sarebbe stato male se fosse fatto meglio. Sembrava tipo l'albero di Natale dei transformer...più lucette dai» o «più adatto a una mostra che per festeggiare il Natale, era meglio a Mestre».

<sup>19</sup> Alcuni/e partecipanti hanno commentato «la sequenza delle immagini era breve, niente più di un promo per i 1600 anni di Venezia» o «banale, la solita cartolina per i turisti».

<sup>20</sup> Si consideri il commento «iniziative interessanti e contemporanee, ma che parlino di più con la città e chi la vive!».

## 5. Conclusioni

I dati che supportano questo breve contributo hanno permesso di indagare i ruoli assolti dalla luce artificiale e le percezioni dei/le partecipanti nell'ambito del processo di co-produzione della notte urbana veneziana durante le festività natalizie del 2020. Fra le considerazioni più rilevanti ad essere emerse si ricordano, da un lato, la ricca varietà delle interpretazioni connesse ai significati e ai messaggi trasmessi dalla luce. Infatti, questa molteplicità ha trovato eco nelle risposte dei/le partecipanti che hanno percepito emozioni e attribuito significati diversi – e talora opposti – alle due infrastrutture luminose rivelando quanto nel caso della luce artificiale si parli «sempre di elementi più che rappresentazionali, le cui qualità simboliche e di significato sono completate dalle proprietà atmosferiche e non-rappresentazionali di splendore, brillantezza, colore, animazione, scintillio e bagliore» (Edensor, 2012, pp. 1112-1113)<sup>21</sup>.

Dall'altro, la riconferma della natura relazionale e mutevole delle atmosfere che dipendono dal complesso sistema di interdipendenze fra elementi umani e non umani che le co-producono. Infatti, i/le partecipanti hanno espresso giudizi differenti valutando prima l'adeguatezza delle installazioni alla cornice architettonica veneziana – arrivando anche ad immaginarne possibili futuri usi collettivi e festivi in più aree della città – e, poi, l'adeguatezza alla celebrazione delle festività natalizie. Una discrepanza che sottolinea quanto anticipazione e ricordo, rafforzati dal contesto culturale e dalle sfide legate alla pandemia, abbiano influenzato il processo di sincronizzazione all'atmosfera che, almeno per quanto riguarda le festività natalizie, il sentire comune vuole legata a calore umano, tradizione, pace e nostalgia.

A chiudere, sembra rilevante segnalare che l'amministrazione comunale veneziana abbia accolto indicazioni simili a quelle dei/le partecipanti a questo studio scegliendo un albero tradizionale per le festività del 2021<sup>22</sup>.

## Bibliografia

- Anderson B., *Affective Atmospheres*, in «Emotion, Space and Society», 2009, 2, 2, pp. 77-81 (DOI: 10.1016/j.emospa.2009.08.005).
- Bille M., Bjerregaard P., Sørensen T.F., *Staging Atmospheres: Materiality, Culture, and the Texture of the in-between*, in «Emotion, Space and Society», 2015, 15, pp. 31-38 (DOI: 10.1016/j.emospa.2014.11.002).
- d'Eramo M., *Il Selfie del Mondo. Indagine sull'età del turismo*, Milano, Feltrinelli, 2017.
- Edensor T., *Illuminated Atmospheres: Anticipating and Reproducing the Flow of Affective Experience in Blackpool*, in «Environment and Planning», 2012, 30, 6, pp. 1103-1122 (DOI: 10.1068/d12211).
- Edensor T., *Light Design and Atmosphere*, in «Visual Communication», 2015, 14, 3, pp. 331-350 (DOI: 10.1177/1470357215579975).
- Edensor T., Millington S., *Illuminations, Class Identities and the Contested Landscapes of Christmas*, in «Sociology», 2009, 43, 1, pp. 103-121 (DOI: 10.1177/0038038508099100).
- Edensor T., Millington S., *Blackpool Illuminations: Revaluing Local Cultural Production, Situated Creativity and Working-class Values*, in «International Journal of Cultural Policy», 2013, 19, 2, pp. 145-161 (DOI: 10.1080/10286632.2012.658048).
- Edensor T., Millington S., *Learning from Blackpool Promenade: Re-enchanting Sterile Streets*, in «The Sociological Review», 2018, 66, 5, pp. 1017-1035 (DOI: 10.1177/0038026118771813).
- GNRP, *Global Nighttime Recovery Plan, 2020-2021* (www.nighttime.org).
- Lehtovuori P., *Towards Experiential Urbanism*, in «Critical Sociology», 2012, 38, 1, pp. 71-87 (DOI: 10.1177/0896920511407222).
- Plutchik R., *A Psychoevolutionary Theory of Emotions*, in «Social Science Information», 1982, 21, 4-5, pp. 529-553 (DOI: 10.1177/053901882021004003).
- Shaw R., *Beyond Night-time Economy: Affective Atmospheres of the Urban Night*, in «Geoforum», 2014, 51, pp. 87-95 (DOI: 10.1016/j.geoforum.2013.10.005).
- Shaw R., *The Nocturnal City*, Londra, Routledge, 2018.
- van Liempt I., van Aalst I., Schwanen T., *Introduction: Geographies of the Urban Night*, in «Urban Studies», 2015, 52, 3, pp. 407-21 (DOI: 10.1177/0042098014552933).

<sup>21</sup> Testo originale «[...] illuminations are always more than representational, and their symbolic and referential qualities are complemented by atmospheric and nonrepresentational properties of glare, brightness, colour, animation, sparkle, and glow».

<sup>22</sup> nuovavenezia.gelocal.it/venezia/cronaca/2021/11/24/news/venezia-l-albero-di-natale-torna-alla-tradizione-dopo-le-cascatte-di-luce-di-plessi-1.40956650.



# OMB 3

**In movimento verso l'energia rinnovabile:  
la nuova transizione energetica  
e le trasformazioni territoriali in atto**





# Introduzione

Giovanni Mauro, Silvia Grandi, Astrid Pellicano<sup>1</sup>

## 1. La geografia dell'energia tra definizioni e questioni aperte

La stretta relazione esistente tra energia e sviluppo di una società emerge in modo evidente in coincidenza di particolari criticità geopolitiche o durante le delicate fasi di transizione energetica. La contemporaneità delle crisi geopolitiche e di una fase di transizione energetica verso le rinnovabili rendono queste tematiche quanto mai attuali. Dall'alba degli anni Settanta, le tensioni internazionali riportano ciclicamente al centro dell'attenzione pubblica la questione energetica. Esse sembrano risvegliare la sensibilità di una collettività progressivamente più energivora<sup>2</sup>, ma che, con atteggiamenti spesso poco resilienti, sembra ignorare questa criticità. La nostra società, ancora ampiamente dipendente dalle fonti fossili – la quota di energia primaria delle rinnovabili è ancora sotto la soglia del 14% (IEA, 2020) –, ha introdotto in atmosfera, soprattutto a partire dal secondo dopoguerra, quantità immense di anidride carbonica e di altri gas serra – i.e., metano, ossidi di azoto, ecc. Nel 1950 le emissioni di anidride carbonica a livello globale erano pari a circa 6 miliardi di tonnellate; attualmente tale valore si attesta attorno ai 32 miliardi di tonnellate (Ritchie, Roser, Rosado, 2020). Questo impatto antropico ha accelerato il naturale andamento del cambiamento climatico e la frequenza di eventi meteorologici estremi. Gli accordi internazionali di Parigi del 2015, nati per contrastare tale fenomeno, tentano di tracciare una strada operativa più rapida verso la decarbonizzazione. In questo processo il ruolo del gas – combustibile fossile meno impattante rispetto a carbone e petrolio – non sembra affatto secondario. Malgrado alcune criticità, la transizione verso le altre forme di energia è già in atto: nelle ultime decadi solare fotovoltaico ed eolico sono diventate le prime forme di utilizzo delle risorse rinnovabili, anche per i loro costi progressivamente più contenuti. Le tensioni geopolitiche degli ultimi anni hanno spinto alcuni Stati o organizzazioni sovranazionali a muoversi ulteriormente in questa direzione; l'Unione europea, ad esempio, con la strategia denominata «EU Green Deal» (Commissione Europea, 2019) e la comunicazione «Next Generation EU» (Commissione Europea, 2020), indica in modo chiaro una scelta ed un percorso verso la transizione verde. L'obiettivo è puntare ad un mix energetico di rinnovabili per abbandonare progressivamente le fonti fossili, incrementando al contempo l'efficienza energetica degli edifici e la mobilità sostenibile. Di fatto, ciò significa non solo modificare la matrice energetica, le tecnologie dei sistemi di trasporto, le modalità costruttive, etc., ma anche cambiare i trend di dipendenza e di sicurezza degli approvvigionamenti energetici e delle materie prime. È il caso di numerosi Paesi europei che si scoprono deboli perché non ancora in grado di risolvere la propria dipendenza dalle fonti fossili. E non per forza con lo *shift* dalle fonti fossili alle rinnovabili questa situazione si risolve perché le transizioni possono portare a nuove dipendenze come, ad esempio, il rischio di carenza di metalli rari per fotovoltaico ed eolico (Meneghello, 2011). Per questo motivo tali Paesi – tra cui l'Italia – rischiano di reindiriz-

<sup>1</sup> Giovanni Mauro, Astrid Pellicano, Università della Campania «Luigi Vanvitelli»; Silvia Grandi, Università di Bologna. I testi di questo contributo sono da attribuire agli autori come segue: il primo paragrafo è stato scritto e curato da Giovanni Mauro, il secondo da Astrid Pellicano, mentre il terzo paragrafo è frutto di un lavoro congiunto di tutti gli autori.

<sup>2</sup> Dal 1965 al 2019 il consumo di energia primaria è quasi quadruplicato. Il consumo globale di energia primaria nel 1965 era pari a circa 155 Exajoules, raggiungendo i 580 Exajoules nel 2019 (BP, 2022).

zare per l'ennesima volta le proprie politiche energetiche verso nuovi attori internazionali, legando ancora una volta le proprie prospettive di sviluppo futuro ad un elevato grado di incertezza. Segnali contrastanti giungono anche da Paesi protagonisti del mercato globale. È il caso della Cina: la forte crescita interna della domanda di energia negli ultimi vent'anni trova risposta in un incremento rilevante nell'utilizzo di fonti fossili tradizionali come il carbone (Wang, Li, 2019). Contestualmente, la Cina ha investito cifre ingenti per lo sfruttamento di biomasse, eolico e solare fotovoltaico, diventando leader mondiale nel settore delle rinnovabili (BP, 2019).

La geografia è centrale per comprendere le attuali dinamiche relative alla questione energetica e ai suoi «dilemmi» (Zimmerer, 2011, p. 705). Definita come «lo studio relativo alle fonti di energia, ai mercati energetici, alle questioni legate al loro trasporto e alla loro gestione secondo una prospettiva spaziale» (Solomon, Pasqualetti, 2004, p. 831), la geografia dell'energia può essere considerata come elemento chiave della geografia tradizionale (Calvert, 2016, p. 106) perché la produzione e l'uso dell'energia sono fattori cruciali nella «produzione sociale dello spazio» (Huber, 2015, p. 1). Solo a titolo di esempio, si può fare riferimento alla stretta correlazione esistente tra la distribuzione geologica del carbone, la diffusione della prima rivoluzione industriale e la consecutiva urbanizzazione a scala europea (Mainardi, 2000). Riferendosi alle fonti energetiche tradizionali problemi di oggettiva rarità, di ubicazione e di trasporto e i relativi condizionamenti di natura politica, tecnica ed ambientale rappresentano tematiche chiave per questo ambito di studi geografici. Il rapporto che intercorre tra geografia ed energia, talvolta sfuggente in quanto quasi lapalissiano, è sicuramente più profondo di quanto comunemente si immagini.

L'attuale fase di transizione energetica pone nuove interessanti sfide: partendo dalla constatazione che la disponibilità di risorse energetiche è, da sempre, in grado di alimentare tensioni geopolitiche e che non esistono strade facili da percorrere – per difficoltà legate alla tecnologia, al rischio ambientale, ai costi operativi, ecc. –, l'unica strategia pragmaticamente praticabile per rispondere alla crescente domanda di energia è quella di ricorrere ad un modello di sviluppo che punti al mix energetico. Ciò comporta già oggi nuove forme di territorializzazione e, viste le priorità del PNRR<sup>3</sup>, questo fenomeno si acuirà nell'immediato futuro. Da quando le energie rinnovabili sono diventate realtà, numerosi interrogativi sono sorti sul loro impatto territoriale, dal noto effetto NIMBY<sup>4</sup> per ostacolare la realizzazione in loco di nuovi impianti eolici o fotovoltaici, fino a questioni decisamente più generali relative a controversie territoriali su territori più estesi. Nelle fasi di realizzazione di questi impianti su scala regionale o nazionale, ciò si traduce in criticità concrete quali: la difficoltà di definire un «giusto» equilibrio tra lo sfruttamento delle risorse energetiche e il rispetto di un bene culturale così prezioso come il paesaggio; il contenimento del preoccupante fenomeno del consumo del suolo, emergenza europea che vede questa risorsa così limitata minacciata dalla produzione di energia solare fotovoltaica con impianti a terra. Affinché le politiche europee, che entro il 2050 puntano a trasformare l'attuale economia dell'UE in una sua forma più evoluta a zero emissioni di gas serra, non si traducano in conflitto sociale, è urgente comprendere a fondo la complessità della questione energetica. La trasformazione di territori, spesso «fragili» per le dinamiche economiche e sociali in atto (i.e., Mauro, Ronza, 2021), può avvenire solo secondo modelli di *governance* atti a garantire il pieno coinvolgimento e la partecipazione delle comunità locali.

## 2. Trasformazioni territoriali e sfide

È ormai acclarato che tra i sistemi energetici e quelli territoriali ci sia una profonda interdipendenza. Ogni trasformazione ha ripercussioni sui primi e viceversa (Puttilli, 2014). Lo dimostrano le radicali trasformazioni avvenute a partire dagli anni Venti del secolo scorso dal punto di vista sociale e territoriale a seguito dell'utilizzo di carbone, petrolio e gas, divenuti gli attori della nostra società che possiamo ben definire «fossile». Tali

<sup>3</sup> Si stima che la missione 2 del PNRR – Transizione energetica e mobilità sostenibile – preveda già al 2025 6 GW di nuova potenza installata per la fonte eolica e 26 GW per la fonte solare fotovoltaica, per un totale di 32 GW di impianti per lo sfruttamento di queste rinnovabili – contro i 55 GW complessivi di impianti rinnovabili, presenti al 2019 – (Comunicazione ANSA dell'allora Ministro della Transizione Ecologica Roberto Cingolani, 21 marzo 2021).

<sup>4</sup> Si tratta di un acronimo – Not In My Back Yard, NIMBY, «non nel mio giardino» –, coniato negli anni Ottanta, con il quale si identificano i gruppi di persone che, pur riconoscendo la validità sociale, economica, ambientale o altro di un progetto si oppongono alla sua realizzazione in territori a loro vicini.

fonti, che continuano a costituire le fonti più utilizzate, sono state tuttavia ampiamente criticate per l'effetto climalterante, tale da spingere verso una nuova transizione energetica indirizzata verso le rinnovabili. Ma anche in questo caso si sono generati conflitti legati allo sfruttamento e alle trasformazioni territoriali.

La domanda di energia incide sulle fonti utilizzate, sulla distribuzione dei consumi, sull'impatto ambientale e, in generale, sull'organizzazione del territorio. Il cambiamento climatico in atto e l'urgenza di rispondere alle nuove crisi geopolitiche, che impone di ripensare al modo di produrre e di consumare energia, stanno rendendo sempre più urgente la nuova transizione energetica verso sistemi di produzione energetica e di consumo decarbonizzati, delineando movimenti e una trasformazione epocale della nostra contemporaneità verso un modello energetico più sostenibile. Ma, il potenziamento dei sistemi di elettrificazione, la mobilità sostenibile, lo sviluppo delle *smart grid*, la decarbonizzazione dei cicli produttivi sono sfide in cui la questione energetica diventa, nuovamente, questione territoriale.

È, quindi, indispensabile ragionare sulle sfide globali e sulle sfide locali valutando l'utilizzo ben combinato di tutte le risorse a disposizione da parte dei territori per un mix energetico capace di garantire una piena sostenibilità ambientale e paesaggistica. La geografia dell'energia ci aiuta a capire l'importanza di conoscere e valorizzare le «vocazioni energetiche locali» per favorire una «nuova organizzazione urbana e rurale imperniata sulla produzione locale di energia» (Riggio, 2013).

Per la riorganizzazione territoriale è indispensabile riflettere su strategie e impatti e su potenzialità e opportunità per le ricadute sui paesaggi fragili e da tutelare (Ferrario, 2018), su dispositivi strategici di integrazione di bisogni, percezioni, pratiche, politiche (Marchigiani, Prestamburgo, 2011), che subiscono profonde modifiche ogni volta che emerge un nuovo sistema di produzione dell'energia (Smil, 2010). Bisogna lavorare su politiche e prassi di sostenibilità integrate nel contesto territoriale, fare ricorso a modelli di *governance* capaci di favorire un coinvolgimento e una partecipazione attiva delle comunità locali, per una società più resiliente; ad adeguati strumenti di pianificazione per evitare il «rischio paesaggistico» (Dansero, Puttilli, 2009), il conflitto sociale connesso con la realizzazione – ormai in atto in diverse aree del nostro Paese – di nuovi impianti energetici per lo sfruttamento delle rinnovabili – come parchi eolici o fotovoltaici –, che ha fatto scatenare il citato effetto NIMBY.

Le dinamiche energetiche di lungo periodo che hanno generato la struttura insediativa dei nostri territori e delle nostre città hanno provocato criticità crescenti, a volta irreversibili, ma hanno anche favorito un incremento del grado di sviluppo e un miglioramento della qualità della vita. L'azzeramento delle quote fossili non può avvenire senza aspri conflitti e resistenza alle pressioni lobbistiche delle multinazionali attivissime in tutte le sedi internazionali, e senza che comunque non ne risenta l'ambiente. Per un percorso virtuoso, al mix energetico e alle trasformazioni si deve anche accompagnare una riduzione dei consumi energetici pro capite, allineata in ogni regione del globo secondo le indicazioni del *Next Generation Plan*.

### 3. Trend della ricerca

In questo quadro in grande evoluzione, la geografia dell'energia, nelle sue varie declinazioni, può significativamente contribuire alla comprensione dei fenomeni contemporanei attraverso l'analisi della disponibilità, della localizzazione delle attività estrattive ed energetiche, delle tensioni e degli equilibri geopolitici, delle questioni economiche e tecnologiche, degli impatti ambientali delle fonti energetiche, delle relative configurazioni territoriali, dei fenomeni di territorializzazione, deterritorializzazione e riterritorializzazione che sono da sempre oggetto di studio dei geografi. Tuttavia, gli interessi e le sfide della contemporaneità dei ricercatori del settore sono cambiati nel tempo. Se negli anni Sessanta grande attenzione veniva posta al tema della «finitezza» delle risorse (i.e., Meadows e altri, 1972), tra gli anni Settanta e Novanta si è data particolare evidenza alle questioni geopolitiche ed ambientali. Negli anni Ottanta, in particolare, si è posta grande attenzione al tema dell'energia nucleare e ai suoi possibili impatti in termini socio-economici, ambientali e di sicurezza. A partire dai primi anni Duemila, il tema principale trattato dagli studiosi di questo ambito scientifico è centrato sui cambiamenti climatici e sulla transizione energetica (Pasqualetti, 2014).

La sessione del XXXIII Congresso geografico italiano, curata dal Gruppo di lavoro AGEI dedicato a «L'analisi geografica delle fonti di energia», è indicativa delle tendenze e sui contributi nazionali alla ricerca nell'ambito

delle geografie dell'energia, soprattutto nell'ottica delle fonti rinnovabili. Si tratta quindi di valutare le complessità della nuova transizione energetica e le trasformazioni territoriali in atto che caratterizzano gli anni Venti di questo secolo. La ricerca e la riflessione si articola su tre principali direttrici che mostrano una forte interazione con le politiche pubbliche che intrecciano le questioni energetiche siano esse viste con un approccio *bottom-up* e critico oppure più istituzionale e *top-down*.

La questione delle fonti fossili, tra critica e analisi della transizione in uscita dall'estrazione di gas e petrolio nelle sue dimensioni territoriali, climatiche, geopolitiche e sociali rimane un tema di forte attenzione della ricerca geografica. In questa occasione i contributi di A. Pellicano – dedicato al caso della Val d'Agri –, quello di S. Pinna, P. Zamperlin e M. Grava – riguardante il ruolo dei rigassificatori –, quello di R. Curiazi – in cui si discute l'evoluzione della matrice energetica in Ecuador –, ed il lavoro curato da D. De Vincenzo – relativo alla questione petrolifera in relazione alla transizione energetica – rappresentano come questo ambito di indagine sia quanto mai ricco di spazi di investigazione geografica sia quantitativa, sia basata su indagini sul campo. R. Cianella e S. Grandi, inoltre, spaziano su un'altra sfida che unisce energia e trasporti, quella della transizione energetica nella mobilità ossia alla ricerca di nuovi carburanti o vettori *green*, in particolare partendo dal settore della navigazione.

L'analisi con il baricentro teorico e concettuale sulla territorialità tra locale e globale è, invece, rappresentato dai lavori di G. Battisti, F. D'Angelo che, nel contributo di I. Greco e A. Cresta, trovano nel paesaggio il punto centrale di analisi dei processi e delle trasformazioni territoriali connesse alla transizione energetica. L'impatto ambientale e territoriale delle energie rinnovabili è anche al centro di studi di caso regionali o locali. L. Mercatanti e S. Privitera, in particolare, analizzano il ruolo del fotovoltaico in Sicilia, mentre S. Lampreu e S. Carrus si concentrano sull'eolico nelle aree interne in Sardegna.

Emerge, quindi, un punto centrale a cui gli studi geografici portano un significativo contributo per «risolvere» la complessità della transizione energetica verso la decarbonizzazione in modo sostenibile, oltre ai soli paradigmi tecno-economici o ecologici. Negli studi recenti dei geografi italiani emerge l'attenzione verso il ruolo della società civile, dei cittadini che vivono nei luoghi perché anche essi giocano un ruolo centrale nella trasformazione territoriale, non solo nell'azione pianificatoria regionale, ma anche in termini di accettabilità sociale (C. Pasini) e di azione riterritorializzante che le esperienze delle comunità energetiche sperimentano, come sintetizzato da L. Mandula e S. Auci.

La transizione energetica è un laboratorio di territorialità, di cambiamento di equilibri geopolitici e geoeconomici legati agli *shift* di materie prime e tecnologie di riferimento in cui i fattori tempo, spazio e *policy*, come sintesi tra potere, politica e società sono indissolubilmente in relazione e quindi di interesse per gli sviluppi della ricerca geografica.

## Bibliografia

- BP, *China's Energy Market 2018*, *BP Statistical Review 2019*, *BP Statistical Review of World Energy*, Londra, British Petroleum, 2019.
- BP, *Statistical Review of World Energy, 1965-2020*, Londra, British Petroleum, 2022 ([www.bp.com/en/global/corporate/energy-economics/statistical-review-of-world-energy.html](http://www.bp.com/en/global/corporate/energy-economics/statistical-review-of-world-energy.html)).
- Calvert K., *From 'Energy Geography' to 'Energy Geographies': Perspectives on a Fertile Academic Borderland*, in «Progress in Human Geography», 2016, 40, 1, pp. 105-125.
- COMMISSIONE EUROPEA, *Comunicazione della Commissione. Il Green Deal europeo*, COM/2019/640 final, Bruxelles, 2019 ([eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0006.02/DOC\\_1&format=PDF](http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0006.02/DOC_1&format=PDF)).
- COMMISSIONE EUROPEA, *Comunicazione della Commissione. Europe's Moment: Repair and Prepare for the Next Generation*, COM/2020/456 final, Bruxelles, 2020 ([eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2020:456:FIN](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2020:456:FIN)).
- Dansero E., Puttilli M., *Paesaggio, vulnerabilità e rischio. Temi e riflessioni a partire dalle fonti energetiche rinnovabili*, in Mautone M., Ronza M. (a cura di), *Patrimonio culturale e paesaggio. Un approccio di filiera per la progettualità territoriale*, Napoli, Gangemi Editore, 2009.
- Ferrario V., *Il paesaggio come strumento. Il caso delle energie rinnovabili*, in «Ri-Vista. Research for Landscape Architecture», 2018, 16, 2, pp. 34-51.
- IEA, *Renewables 2019*, Parigi, International Energy Agency, 2020.

- Huber M., *Theorizing Energy Geographies*, in «Geography Compass», 2015, 9, 6, pp. 327-338.
- Ritchie H., Roser M., Rosado P., *CO<sub>2</sub> and Greenhouse Gas Emissions*, OurWorldInData.org, 2020 ([ourworldindata.org/co2-and-other-greenhouse-gas-emissions](https://ourworldindata.org/co2-and-other-greenhouse-gas-emissions)).
- Mainardi R., *Geografia d'Europa*, Roma, Carocci Editore, 2000.
- Marchigiani E., Prestamburgo S. (a cura di), *Energie rinnovabili e paesaggi*, Milano, Franco Angeli, 2011.
- Mauro G., Ronza M., *Nuovi paesaggi eolici in Europa: Galizja (Spagna), Sannio e Daunia (Italia), Schleswig-Holstein (Germania)*, in Castiglioni B., Puttilli M., Tanca M. (a cura di), *Oltre la Convenzione. Pensare, studiare, costruire il Paesaggio vent'anni dopo*, Firenze, Società di Studi Geografici, 2021, pp.1244-1260.
- Meadows D.H., Meadows D.L., Randers J., Behrens W.W., *I limiti dello sviluppo (ed. italiana)*, Milano, Mondadori, 1972.
- Meneghello G., *Il rischio di carenza di metalli rari per fotovoltaico ed eolico*, QualeEnergia.it, 2011 ([www.qualenergia.it](http://www.qualenergia.it)).
- Pasqualetti M., *The Geography of Energy and the Wealth of the World*, in «Annals of the Association of American Geographers», 2014, 101, 4, pp. 971-980.
- Puttilli M., *Geografia delle fonti rinnovabili*, Milano, Franco Angeli, 2014.
- Riggio A., *Un nuovo paradigma energetico per la montagna italiana e europea*, in Ciaschi A. (a cura di), *La montagna oggi: forme e dinamiche*, Viterbo, Editore Sette Città di Viterbo, 2013.
- Smil V., *Energy Transitions: History, Requirements, Prospects*, Santa Barbara (CA), Praeger, 2010.
- Solomon B., Pasqualetti M., *History of Energy in Geographic Thought*, in Cleveland C. (a cura di), *Encyclopedia of Energy*, 2, San Diego, CA, Elsevier, 2004, pp. 831-842.
- Wang Q., Li R., *Decline in China's Coal Consumption: An Evidence of Peak Coal or a Temporary Blip?*, in «Energy Policy», 2017, 108, pp. 696-701.
- Zimmerer K., *New Geographies of Energy: Introduction to the special issue*, in «Annals of the American Association of Geographers», 2011, 101, 4, pp. 705-711.





## Il Progetto *Energy Valley*. La Val D'Agri tra sostenibilità ambientale e sviluppo economico

Astrid Pellicano<sup>1</sup>

### 1. Introduzione

In Val D'Agri – VdA – lo sfruttamento degli idrocarburi presenti nel suo sottosuolo in quantità considerevole, s'è rivelata una risorsa economica rilevante, con beneficio per la bilancia energetica dell'intero paese e per la finanza della Regione Basilicata alimentata dalle *royalties*. Il petrolio ha contribuito a portare la Basilicata nella «Storia» integrandola nel progetto di un'Italia unita e coesa (Sommella, 2007), anche se ne sono derivati danni ovvi e consequenziali ai quali è necessario provvedere e ovviare facendo ricorso a nuove forme di *governance* per superare la frammentazione degli interventi e a progetti rivolti verso una sostenibilità ambientale. Un'iniziativa potrebbe essere il progetto *Energy Valley*<sup>2</sup>, pensato per creare ricadute sul territorio coniugando sviluppo e sostenibilità.

In questo lavoro si partirà dal contesto territoriale lucano, in particolare l'area della Val D'Agri, e dal suo rapporto con gli idrocarburi, si procederà con il bilancio ambientale e la questione epidemiologica nell'area indagata, per concludere con il progetto *Energy Valley*. Si evidenzieranno rischi e opportunità connessi alle attività di sfruttamento dei combustibili fossili (Percoco, 2007), senza escludere i progressi tecnologici raggiunti e raggiungibili attraverso il nuovo progetto. Saranno utilizzati dati statistici relativi a occupazione e produzione, nonché a evidenze sanitarie e a iniziative *green* ad opera di ENI in VdA, in supporto alla letteratura scientifica di riferimento.

Obiettivo finale è cercare di comprendere i termini dell'impatto dell'industria petrolifera sull'ambiente lucano e sulla sua area vulnerabile, la VdA, e l'avvio di un'iniziativa mirata che potrebbe essere capace di portare benefici socioeconomici e ambientali.

### 2. La Val d'Agri e gli idrocarburi

La Basilicata, regione penalizzata da un'accidentata morfologia (Ranieri, 1972), negli ultimi decenni ha puntato in modo considerevole allo sfruttamento degli idrocarburi presenti nel suo sottosuolo in quantità considerevole, considerandoli una risorsa economica rilevante sia per il beneficio derivante dalle *royalties*<sup>3</sup> (Grandi, 2017), sia soprattutto per le ricadute su occupazione e sviluppo (Pellicano, 2018; 2019).

Non sono mancate tuttavia reazioni da parte delle associazioni ambientaliste che, insieme a parte delle comunità locali, hanno sollevato, recentemente, una certa preoccupazione nei confronti degli investitori accusandoli

<sup>1</sup> Università della Campania «Luigi Vanvitelli».

<sup>2</sup> Progetto *Energy Valley* in [assorisorse.org](http://assorisorse.org) e [www.eni.com](http://www.eni.com).

<sup>3</sup> Nel periodo 1996-2021 la Basilicata ha ricevuto oltre 2.000 mld/€ e nel 2020, 55,5 mln/€. Nel 2016-18 sono stati siglati due protocolli d'Intesa e nel 2019 altre Intese tra la Regione e il MISE per 171 mln/€ per favorire investimenti in innovazione tecnologica ([unmig.mise.gov.it](http://unmig.mise.gov.it)). Nel testo, mln=milione, mld=miliardo, g=giorno, Sm<sup>3</sup>=Standard metro cubo.

di aver privilegiato gli interessi individuali rispetto a quelli generali dell'intero territorio e di non aver considerato tutte le variabili in gioco: ovvero di non aver provveduto a far progredire nuova imprenditorialità locale e occupazione<sup>4</sup> e di non aver salvaguardato l'ecosistema lucano e la salute (Liccione, 2000; Legambiente, 2013), in particolare di coloro che risiedono in prossimità del Centro Oli Val D'Agri – COVA – (Source International, Re:Common, 2021). Sono stati portati alla luce anche conflitti di interesse esacerbati da un sistema di porte girevoli (Santoriello, 2019).

La storia del petrolio e del gas in Basilicata è molto antica e per certi versi spontanea. Fin dal XV secolo, le popolazioni lucane si servivano del petrolio che sgorgava naturalmente nella piccola valle che ospita il torrente Fossatello, ad est dell'abitato di Tramutola in provincia di Potenza, per curare le piaghe degli animali e alcune malattie della pelle, e ammiravano le «fiaccole», lingue di fuoco provocate dalla fuoriuscita di gas metano. La perforazione del primo pozzo a scopo industriale fu avviata però solo nel 1921, dopo attenti studi dell'Ispettorato del Regio Corpo delle Miniere e la costituzione della Società Petroli d'Italia, che stipulò contratti di cessione con proprietari terrieri. Successivi sondaggi esplorativi, opera di ricercatori del CNR, condussero un decennio dopo alla perforazione di nove pozzi e a una produzione di 2.000 mcg/g di greggio, e nel decennio successivo di altri 40 pozzi da cui fu estratto petrolio e gas, fino alla costruzione – 1961 – di una rete di metanodotti da Grottole-Ferrandina a Bari-Monopoli in Puglia. L'aumento del prezzo del greggio dopo la guerra del Kippur – da 7,2 a 27,8 \$/b nel 1974 – e lo sviluppo tecnologico indussero AGIP/ENI ad intraprendere una nuova campagna di ricerca negli anni Settanta-Novanta, che portò a due importanti Concessioni di Coltivazione – CdC<sup>5</sup> –, Costa Molina – ora Gorgoglione, 291 km<sup>2</sup> – e Grumento Nova, Caldarosa e Volturino – ora VdA, 526 km<sup>2</sup> –, e alla costruzione del Centro Olio – 171.700 m<sup>2</sup> – in c/da Cembrina, località Fosso Del Lupo nell'area industriale di Viggiano. Nel 2001 il COVA è stato collegato alla raffineria Eni di Taranto attraverso un oleodotto di 136 km – di cui 96 in Basilicata – per un diametro di mezzo metro (Pellicano, 2019).

Le condizioni di mercato hanno assecondato un aumento costante della produzione e la nascita di un mercato energivoro<sup>6</sup> che ha stimolato le attività in Basilicata in questo ultimo ventennio: attualmente sono vigenti 18 CdC – per 1761,54 km<sup>2</sup> di superficie, pari al 17,6% della superficie territoriale lucana – di cui quattro con pozzi produttivi eroganti di gas e di petrolio<sup>7</sup>, e un Permesso di Ricerca<sup>8</sup>. Molti titoli minerari sono scaduti, per alcuni è stata presentata istanza di rinuncia/cambio intestazione societaria o decretata la sospensione temporanea delle attività di coltivazione, perché improduttive, per altri è stata accordata la proroga di vigenza – Candela, Garaguso, Gorgoglione, Monte Morrone, Serra Pizzuta. Si distinguono al 2022 le CdC: Garaguso – 34,5 mln/Sm<sup>3</sup> –, Serra Pizzuta – 4,1 mln/Sm<sup>3</sup> –, Policoro – 150.078 Sm<sup>3</sup> – e Masseria Viorano – 18.000 Sm<sup>3</sup> – per produzione di gas; Val d'Agri – 1,95 mld/kg; 933 mln/Sm<sup>3</sup> – e Gorgoglione – 1,7 mld/kg; 107 mln/Sm<sup>3</sup>; 69 mln/kg GPL – per greggio e gas (unmig.mise.gov.it).

Costituita nel 2005 dalla fusione delle CdC Grumento Nova e Volturino nella zona centro-occidentale della provincia di Potenza, tra il monte di Viggiano e il lago Pertusillo<sup>9</sup>, e rinnovata fino al 2029, la CdC Val d'Agri gestisce 40 pozzi, di cui 17 produttivi eroganti e 20 produttivi non eroganti, uno destinato a reiniezione fluidi e 2 di monitoraggio. La titolarità è di ENI e Shell Italia (unmig.mise.gov.it). I trattamenti di separazione e le tre fasi di lavorazione del greggio – tra cui la reiniezione dell'acqua nel pozzo, generatrice di rifiuti potenzialmente tossici – avvengono nel COVA, che ha capacità nominale di trattamento di 16.500 m<sup>3</sup>/g di olio – corrispondenti a 104.000 bp/g – e di 3,1 mln Sm<sup>3</sup>/g di gas associato al greggio; in particolare la produzione è così ripartita: 1.500 m<sup>3</sup>/g di olio e 300.000 Sm<sup>3</sup>/g di gas per la linea di produzione Monte Alpi; 3.000 m<sup>3</sup>/g di olio e 600.000 Sm<sup>3</sup>/g di gas per ognuna delle tre linee di produzione VdA; 6.000 m<sup>3</sup>/g di olio e 1 mln Sm<sup>3</sup>/g di gas

<sup>4</sup> Tra diretti e indotto si annoverano oggi circa 3.000 occupati – dei quali 400 diretti e 600 di indotto solo in VdA –, ma è in previsione un aumento (Bubbico, 2016).

<sup>5</sup> Titolo minerario che concede un diritto di produzione esclusiva, generalmente ventennale con proroga, in base ad un programma di sviluppo del giacimento approvato (unmig.mise.gov.it).

<sup>6</sup> [www.unione petrolifera.it](http://www.unione petrolifera.it).

<sup>7</sup> In totale in Basilicata i pozzi produttivi (anche non eroganti) sono 104 di cui 45 in provincia di Potenza e 59 in provincia di Matera (unmig.mise.gov.it).

<sup>8</sup> Titolo minerario per acquisire dati geofisici ed effettuare uno o più pozzi esplorativi. In caso di esito positivo si può presentare istanza di CdC (unmig.mise.gov.it).

<sup>9</sup> Da qualche tempo si teme la compromissione dell'invaso dalle attività (Bavusi, 2001).

per la quarta linea di produzione VdA, entrata in esercizio nel 2004. Dal COVA il petrolio viene poi immesso nell'oleodotto e inviato a Taranto per la raffinazione ([www.osservatoriovaldagri.it](http://www.osservatoriovaldagri.it)).

La produzione di greggio in Basilicata, dopo le prime due fasi di ricerca pionieristica – 1939-59 – e dell'*austerità* – 1960-80 –, è cresciuta progressivamente tra il 1980 e il 1992 – terza fase dello sviluppo – mantenendosi intorno a 36.000-46.000 t; ha raggiunto elevati livelli nel nuovo secolo: 2,5 mld/kg nel 2005, 3,7 mld/kg tra il 2011 e il 2021, con qualche oscillazione, pari oggi all'83% della produzione nazionale. *Trend* in salita anche per il gas, la cui produzione si è mantenuta tra i 250.000 e i 500.000 Sm<sup>3</sup> fino all'avvento della CdC VdA quando ha raggiunto 1-1,5 mld/Sm<sup>3</sup> nel quindicennio 2005-2021, pur con qualche oscillazione, attestandosi oggi a 1 mld/Sm<sup>3</sup>, pari al 33% della produzione nazionale. Il giacimento petrolifero della VdA, considerato il più esteso dell'Europa continentale copre, insieme al contiguo di Gorgoglione, il 7% del fabbisogno nazionale, destinato a crescere grazie all'avvio della nuova stazione di Tempa Rossa, attiva nella CdC Gorgoglione dal 2020 ma ancora in fase di sviluppo<sup>10</sup>.

Considerato che il 49% del fabbisogno energetico nazionale è coperto dal petrolio e che la produzione complessiva di idrocarburi in Italia è stata, nel 2021, di 3,2 mld/Sm<sup>3</sup> di gas naturale e 4,4 mld/kg di greggio, si comprende agevolmente in quale misura l'entità della produzione contribuisca alla tenuta del bilancio energetico del Paese. Va da sé che il contributo maggiore si avrebbe se si riuscisse a raggiungere l'autonomia energetica. Attualmente il prezzo moderato elevato del barile – 75 \$ nel 2020-21 a causa della pandemia e oggi in conseguenza delle tensioni Russia-Ucraina – e del gas pesano fortemente sulla popolazione.

La ricaduta economica in termini di benefici sulla popolazione locale è stato motivo di dibattito conclusosi con l'approvazione del «Piano di utilizzo del Fondo per lo Sviluppo delle attività economiche e l'incremento produttivo ed industriale della Val d'Agri» con la LR 40/95.

### 3. Gli idrocarburi lucani tra sostenibilità e sviluppo economico

In un momento come quello attuale di transizione e cambiamento, ricadendo le Concessioni in un paesaggio naturale ricco di risorse boschive ed idrologiche di importanza strategica, Stato e Regione hanno sottoscritto diversi Protocolli d'Intesa e Accordi per intensificare le attività di estrazione di idrocarburi e di stoccaggio del gas naturale – non sempre con il benessere di comunità locali e associazioni ambientaliste –, ma imponendo obblighi di responsabilità collettiva alle compagnie e divieti ambientali stringenti (Pellicano, 2018), al fine di ridurre gli incidenti negli stabilimenti e durante il trasporto su gomma e l'inquinamento nelle immediate vicinanze del COVA<sup>11</sup>.

La letteratura tecnico-scientifica internazionale individua tra le mitigazioni alle attività di *upstream*: la manutenzione costante di impianti, installazioni e serbatoi; la diminuzione di prospezioni; l'incamiciatura dei fori, il controllo dei materiali e il monitoraggio costante degli ecosistemi (Diatini, 2016). Eni, profondamente interessata a continuare ad operare in un contesto così importante come la VdA, ha provato a mettere in campo diverse iniziative a sostegno della riduzione dell'impatto ambientale, anche se non sempre con risultati positivi. Ha ridotto le aree pozzo e monitorato gli impatti dovuti alla movimentazione di mezzi, emissioni o rumore con il trasporto dell'olio a mezzo condotte sotterranee, anche se non ha diminuito la media di estrazione giornaliera di 104.000 b/g. Ha previsto e avviato la ripiantumazione di alberi e specie autoctone al termine delle attività produttive, e fatto depurare l'acqua di strato all'interno del COVA<sup>12</sup>, smaltendola nei centri di trattamento autorizzati. Ha dato via al progetto *AgriBioDiversity* – ABD – 2003-2007, che ha descritto lo stato dell'ambiente naturale in VdA e le basi scientifiche per la gestione della tematica della biodiversità. Nel 2008 è partito anche il Piano d'Azione Biodiversità – BAP –, focalizzato a mitigare, monitorare e ripristinare gli effetti associati alle attività operative correnti.

<sup>10</sup> Total ha attivato un'APP Tempa Rossa, che permette a tutti di accedere in tempo reale al monitoraggio ambientale, riportando i dati di 15 stazioni relativi a odori, rumori e micro-sismicità.

<sup>11</sup> Per la presenza di vigneti e aziende zootecniche, di centri abitati e strutture scolastiche e ricettive, dell'invaso del Pertusillo.

<sup>12</sup> Nel 2011 l'impianto ha ottenuto l'AIA, in seguito ad investimenti per l'adozione del Sistema di Monitoraggio delle Emissioni e per ammodernamenti ([valutazioneambientale.regione.basilicata.it](http://valutazioneambientale.regione.basilicata.it)) al fine di limitare l'emissione degli inquinanti e dell'inquinamento acustico, per la protezione di suolo e acque attraverso le *BAT* o *Best Available Techniques*. Il rinnovo, previsto dopo cinque anni, è in ritardo a causa di diversi incidenti e inchieste giudiziarie.

L'ultimo progetto è *Energy Valley*, volto alla creazione di un polo energetico e ambientale nella zona industriale di Viggiano, per rendersi ENI allineata alle indicazioni dell'ultimo Rapporto dell'International Energy Agency - IEA (IEA, 2021; [www.iea.org](http://www.iea.org)) e ai principi dell'Accordo di Parigi. Come emerso durante un sopralluogo e diversi incontri con il *team* di responsabili della sostenibilità, si tratterebbe di un programma integrato e trasversale – per lo più ancora su carta – che ha l'obiettivo di creare un distretto basato sulla diversificazione economica, l'economia circolare e la sostenibilità ambientale<sup>13</sup>. Con il coinvolgimento di *stakeholder* locali, sono previste iniziative industriali e di riqualificazione agricola nelle aree adiacenti al COVA. I punti qualificanti del programma sono la gestione sostenibile delle risorse, lo sviluppo economico e occupazionale, l'efficiamento energetico, la ricerca e l'innovazione tecnologica. I progetti si basano su soluzioni tecnologicamente innovative, sull'esperienza e sul *know-how* aziendali, sfruttando la frontiera della digitalizzazione, creando importanti sinergie con due poli universitari – Basilicata e Federico II di Napoli –, il CNR, l'ENEA. L'obiettivo finale è quello di dar vita a un sistema territoriale virtuoso, coerente con il nuovo modello di *business*, in grado di sfruttare al meglio le possibilità dell'area, nel pieno rispetto del territorio, recuperando le risorse disponibili e valorizzandole. Come hanno evidenziato diversi studi, esistono relazioni tra abbondanza di risorse e sfruttamento per favorire lo sviluppo (Van der Ploeg, 2011; Pellegrini, 2018; Svampa, 2015). Sono, infatti, previsti nuovi investimenti che porteranno ad un aumento ulteriore della produzione ma non solo degli idrocarburi, e interventi mirati di *governance* orientati ad una maggiore sostenibilità ambientale e di integrazione del settore petrolifero e del gas nel resto dell'economia regionale. Sono indispensabili in questa fase in cui la pandemia Covid-19 e il conflitto russo-ucraino stanno alimentando una crisi profonda in diversi ambiti, con creazione di discontinuità e rafforzamento di fratture nel mondo economico e nell'ambito sociale, riscontrabili anche a livello territoriale.

#### 4. Il progetto *Energy Valley* in Val d'Agri

Il progetto *Energy Valley*, avviato nel 2018 dopo un attento studio da parte di ENI e *stakeholder* locali della relazione tra la zona di produzione, il COVA e le comunità prossime a questo, prevede una serie di iniziative ad alta sostenibilità in Val d'Agri per preservarne risorse e biodiversità. Innanzitutto, la creazione dell'impianto *Mini Blue Water*<sup>14</sup> per ridurre il prelievo dell'acqua in natura dell'85% attraverso il recupero con rigenerazione delle acque di produzione derivanti dall'estrazione del greggio, rendendo il COVA autonomo dal punto di vista idrico, e l'installazione di impianti fotovoltaici per contribuire a soddisfare la domanda energetica del COVA. A seguire, un *Technology Hub – Innovation Hub* – per l'innovazione sulle energie rinnovabili e l'economia circolare per lo studio e il *testing* di soluzioni tecnologiche 5.0, formazione tecnica e assistenza per la fase pilota e di affiancamento alle imprese, rispondendo all'obiettivo UE di decarbonizzazione entro il 2050.

La prima iniziativa concreta è stato il progetto pilota *Agrivanda*, realizzato con la Fondazione Eni Enrico Mattei, in seno al Centro Agricolo dedicato alla Sperimentazione e alla Formazione – CASF –, che riguarda la coltivazione di piante officinali, attività laboratoriali, didattiche e biomonitoraggio tramite apicoltura. Questa iniziativa di agricoltura 4.0, finanziata con 3,5 mln/€ per il periodo 2019-2023 per un assorbimento di CO<sub>2</sub> di circa 50 t/a, ha già dato un risultato con la raccolta e produzione di lavanda – 270 kg nel 2019 –, in 11 ha di territorio agricolo riqualificato – successivamente di zafferano e rosa damascena –, e di miele – 170 kg nel 2019 – con la dislocazione inizialmente di 12 alveari in tre punti della Valle, diventati 20 l'anno dopo per 200.000 api «bottinatrici» in un'area di 35 km<sup>2</sup> adiacente il COVA.

Molto importante anche un nuovo Centro di Monitoraggio Ambientale, Gea, ubicato a Viggiano, nella zona Vigne, inaugurato nel 2020, preposto alla raccolta e analisi, 24 ore su 24 per 365 giorni l'anno, dei dati relativi al monitoraggio delle matrici ambientali in corrispondenza del Centro Olio e delle aree afferenti del Distretto Meridionale di Eni – DIME –, per 660 km<sup>2</sup>. I dati vengono divulgati con frequenza regolare e in piena trasparenza attraverso strumenti multimediali: 14 punti emissivi, 8 nasi elettronici, 15 fonometri, 9 centraline,

<sup>13</sup> Come da tempo preventivato in seno al Consiglio Regionale (Consiglio, 2010).

<sup>14</sup> L'impianto è progettato per una capacità di trattamento di 72 m<sup>3</sup>/h, con funzionamento continuo 24 h, 365 giorni, diminuendo l'impronta di carbonio del processo di gestione dei rifiuti.

250 piezometri. Nel 2011 era stato sottoscritto tra l'ARPA Basilicata – che ha aperto una sezione a Viggiano a fine 2021 – e l'ENI un «Protocollo Operativo per la verifica dello stato della qualità ambientale della Val d'Agri» per il monitoraggio della zona circostante il COVA ([www.osservatorivaldagri.it](http://www.osservatorivaldagri.it)), seguito, per il periodo 2012-2014, da un Accordo con il CNR-IMAA a supporto dell'OAVDA ([www.imaa.cnr.it](http://www.imaa.cnr.it)). Dalle centraline dell'OAVDA, risulta che nel 2020 rarissime volte nell'arco dell'anno civile sono stati superati i limiti di PM10 e PM<sub>2,5</sub> – a Viggiano ZI, Viggiano, Costa Molina S., Grumento N., Masseria De B. –, mentre per SO<sub>2</sub>, H<sub>2</sub>S e CO, i valori sono stati bassissimi, inferiori alla media di riferimento consentita<sup>15</sup>. Anche le nuove centraline riportano ad oggi valori entro la media consentita ([www.eni.com](http://www.eni.com)).

L'introduzione di tali misure agroambientali e di monitoraggio può contribuire fortemente alla riqualificazione (Pascali, Bagaini, 2018) di un'area «turbata» da attività industriali dal forte impatto ambientale e sulla salute umana. Con questo progetto, Eni mira a superare l'evidenza quantitativa che suggerisce che il settore petrolifero non ha ancora giovato al resto dell'economia regionale, cercando di creare importanti ricadute sul territorio e portare benefici socioeconomici, puntando a nuove opportunità di sviluppo imprenditoriale nell'ambito delle filiere dell'energia, dell'agricoltura, dell'innovazione tecnologica e al trasferimento di competenze promosso dalla formazione in campo. L'investimento complessivo è stimato in circa 80 mln/€. Il programma *Energy Valley* rafforza le iniziative di apertura e trasparenza già intraprese verso il territorio tra le quali Energie aperte – avviata nel 2018 in VdA come prima esperienza pilota in Italia –, che ha aperto al pubblico le porte degli impianti, offrendo un percorso guidato lungo tutto il processo produttivo, e il progetto *Energy Touch* che ha visto l'attivazione di una rete digitale e interattiva per raccontare in trasparenza i numeri, i dati e le notizie che riguardano le principali attività di ENI in Basilicata – non si possono minimizzare le preoccupazioni riguardo alla salute –, comprese le operazioni di ripristino ambientale dell'area interessata dalla perdita del febbraio 2017 in Val d'Agri.

## 5. Conclusioni

Da quanto emerso fino ad ora, è evidente che buona parte del territorio regionale «naviga» sugli idrocarburi, spingendo ad ipotizzare che, seppur presenti ragionevoli rischi associati alle attività di *upstream*, il settore ancora può costituire elemento di vantaggio per lo sviluppo sociale, imprenditoriale ed occupazionale della Basilicata, quando gli altri settori economici, a causa dell'ecosistema molto sensibile e della morfologia accidentata, non sono riusciti a far scomparire la marginalità secolare della Regione (Pellicano, 2019).

Continui dibattiti durante trasmissioni televisive e incontri scientifici sul tema stanno facendo emergere l'importanza della transizione energetica e quindi l'incremento dell'utilizzo di fonti rinnovabili, ancora su livelli largamente non sufficienti per soddisfare il fabbisogno senza l'esistenza degli idrocarburi, ma sottolineano la forte difficoltà ad operare in tempi rapidi rispetto alle aspirazioni sociali e senza ripercussioni e di fare molta attenzione, perché il mondo dipende ancora per l'80% da fonti fossili. Il petrolio, infatti, che è alla base della produzione della benzina ma anche della plastica, tessuti sintetici ed energia elettrica, è considerato una delle risorse più preziose del mondo, nonostante sia fonte di conflitti. Le risorse naturali della Terra sono in tutto ciò che leggiamo, guidiamo, indossiamo e mangiamo ogni giorno e rappresentano l'origine della straordinaria catena di approvvigionamento globale, ma anche una maledizione per molti paesi che le producono, dove sembrano essere direttamente in rapporto con una drammatica riduzione di libertà, pace e giustizia (Wenar, 2016). Occorre valutare se «il re nero», spesso considerata una «risorsa insanguinata», possa essere salvata e non solo demonizzata.

Il dibattito critico resta sicuramente aperto, perché le variabili in gioco sono tante e non è semplice fornire una risposta esaustiva in grado di chiarire quali siano stati ad oggi i benefici per il territorio lucano e i suoi circa

<sup>15</sup> Sicuramente i dati sono più incoraggianti rispetto al biomonitoraggio dell'inquinamento del primo decennio del secolo, che riportava la presenza di diversi contaminanti specifici della combustione (Evangelista, 2009; Calvello e altri, 2014). Ma non si può non tener conto degli ultimi percorsi di VIS in VdA che hanno evidenziato tra i residenti ospedalizzazioni per patologie cardiovascolari, e raccomandato di sviluppare attività permanenti di informazione, comunicazione e formazione su ambiente e salute, coinvolgendo i portatori di interesse (Zadig, 2017; Minichilli e altri, 2018).



600.000 abitanti; quali i costi e gli impatti negativi in termini sanitari e ambientali per la Val d'Agri – dove vi è incertezza sui reali impatti ambientali dell'attività estrattiva –, e quali i mancati introiti per l'economia locale nei comparti turistico proprio, culturale o agricolo. L'oro nero resta un elemento naturale del territorio, come storicamente evidenziato, valido indiscutibilmente ma a cui affiancare risorse alternative più *green* secondo i principi della transizione energetica. Gli illeciti scoperti – falsificazione di dati – che sembrerebbero, secondo l'orientamento di alcune voci, commessi per trasformare la regione e in particolare la Valle che naviga sull'oro in un grande serbatoio, non trovano un fondamento assoluto come invece sostiene Alliegro (Alliegro, 2012). La Basilicata con i suoi significati storici, urbanistici, architettonici e paesaggistici non scompare e le attività dei siti petroliferi più importanti, del Centro oli di Viggiano – e del progetto di estrazione Tempa Rossa (Pellicano, 2019) –, sembrano fortificarli, anche se può sembrare una teoria bizzarra. Grandi benefici possono derivare dalle attività petrolifere e da quelle sempre a firma ENI attraverso *Energy Valley* se si opera nel pieno rispetto dei cittadini, dell'ambiente e dello sviluppo sostenibile (Tetta, 2017; Verrastro, 2003). Se ci sarà maggiore comunicazione con i cittadini (Bubbico, 2016). Se si coinvolgeranno le comunità locali nel modello di *governance* territoriale per costruire una società più resiliente (Moraci e altri, 2018). Se proseguiranno le «operazioni trasparenza», nella consapevolezza che gli inconvenienti non sono eliminabili, perché la questione sostenibilità in Basilicata si collega ad un coacervo di difetti storici, tra acque inquinate e multicolori, fusti di sostanze pericolose abbandonate, pratiche industriali prive di controlli e mancata programmazione territoriale. La ricerca continuerà per verificare se il progetto nel tempo manterrà le promesse per una rinascita regionale nel rispetto dell'ambiente e della salute. Una rinascita che la Basilicata attende da tempo. Se ci sarà un utilizzo ben combinato di tutti gli elementi energetici con grandi ricadute economiche, sociali e ambientali.

## Bibliografia

- Alliegro E.V., *Il totem nero. Petrolio, sviluppo e conflitti in Basilicata*, Roma, CISU, 2012.
- Assorisorse, Risorse naturali ed Energie Sostenibili, [assorisorse.org](http://assorisorse.org).
- Bavusi A., *La Val d'Agri e il lagonegrese: luoghi e ambienti da proteggere*, Potenza, STES, 2001.
- Bubbico D., *L'economia del petrolio e il lavoro: l'estrazione di idrocarburi in Basilicata tra fabbisogno energetico nazionale e impatto sull'economia locale*, Roma, Ediesse, 2016.
- Calvello M., Esposito F., Trippetta S., *An Integrated Approach for the Evaluation of Technological Hazard Impacts on Air Quality: The Case of the Val d'Agri Oil/Gas Plant*, in «Nat. Hazards Earth Syst. Sci.», 2014, 14, pp. 2133-2144.
- Consiglio Regionale Basilicata (a cura di), *Piano di Indirizzo Energetico Ambientale Regionale 2010* ([regione.basilicata.it](http://regione.basilicata.it)).
- Diatini A., *Petrolio e biodiversità in Val d'Agri*, Padova, Cleup, 2016.
- Eni, [www.eni.com](http://www.eni.com).
- Evangelista E., *Petrolio e qualità dell'aria. Biomonitoraggio attraverso lo studio della flora e della vegetazione briofitica in Val d'Agri*, Viggiano (PZ), Akiris, 2009.
- Grandi S. (a cura di), *UNMIG 1957–2017. 60° dell'Ufficio Nazionale Minerario per gli idro-carburi e le georisorse*, Roma, UNMIG, 2017.
- IEA, *Net Zero by 2050. A Roadmap for the Global Energy Sector*, Parigi, IEA, 2021.
- International Energy Agency, [www.iea.org](http://www.iea.org).
- Istituto di Metodologie per l'Analisi Ambientale, [www.imaa.cnr.it](http://www.imaa.cnr.it).
- Laveglia A.D., *Ambiente e petrolio in alta Val d'Agri*, Viggiano (PZ), Akiris, 2007.
- Legambiente (a cura di), *Petrolio in Val d'Agri. Il dado non è tratto*, Potenza, 2013 ([www.legambiente.it](http://www.legambiente.it)).
- Liccione R., *Petrolio in Basilicata: opportunità e rischi*, Potenza, Consiglio Regionale della Basilicata, 2000.
- Minichilli F. e altri, *Studio di coorte residenziale su mortalità e ricoveri nei Comuni di Viggiano e Grumento Nova nell'ambito della VIS in Val d'Agri (Basilicata)*, in «Epidemiol. Prev.», 2018, 42, 1, pp. 20-33.
- Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica. Direzione nazionale infrastrutture e sicurezza, [unmig.mise.gov.it](http://unmig.mise.gov.it).
- Moraci et al., *Making less vulnerable city. Resilience as a new paradigm of smart planning*, «Sustainability», 10, 2018.
- Osservatorio Ambientale Val d'Agri, [www.osservatoriovadagri.it](http://www.osservatoriovadagri.it).
- Pascali P., Bagaini A., *Energy Transition and Urban Planning for Local Development. A Critical Review of the Evolution of Integrated Spatial and Energy Planning*, in «Energies», 2018, 12, 35, pp. 1-21.
- Pellegrini L., *Imaginary of Development through Extraction: The "History of Bolivian Petroleum" and the Present View of the Future*, in «Geoforum», 2018, 90, pp. 130-141.



- Pellicano A., *Economia ed ecologia: possibili barriere nello sfruttamento degli idrocarburi lucani*, in Fuschi M. (a cura di), *Barriere/Barriers, Società di studi geografici*, Firenze, SSG, 2018, pp. 167-176 («Memorie geografiche», 16).
- Pellicano A., *Idrocarburi e prospettive di sviluppo in Basilicata*, in Amato V. (a cura di), *La nuova normalità della globalizzazione. Industria, infrastrutture, conflitti*, Roma, Aracne, 2019, pp. 179-200.
- Percoco M., *Petrolio e Sostenibilità. Analisi Economica e Politiche di Sviluppo Locale per la Val d'Agri*, Potenza, Consiglio Regionale della Basilicata, 2007.
- Ranieri L., *Basilicata*, Collana le Regioni d'Italia, Torino, UTET, 1972.
- Regione Basilicata, Valutazione Ambientale, [valutazioneambientale.regione.basilicata.it](http://valutazioneambientale.regione.basilicata.it).
- Santoriello G., *Colonia Basilicata. Cronache di un ambientalista pericoloso*, COVA contro, 2019.
- Sinisi A., *Nell'Alta Val d'Agri: uno sviluppo sostenibile?*, in «Bollettino Storico della Basilicata», 2000, 15-16, pp. 83-96.
- Sommella R., *La posizione del Mezzogiorno urbano*, in Viganoni L. (a cura di), *Il Mezzogiorno delle città. Tra Europa e Mediterraneo*, Milano, Franco Angeli, 2007, pp. 400-415.
- Source International, Re:Common (a cura di), *Indagine ambientale sulla qualità ambientale in Val d'Agri*, Roma, Re:Common, 2021.
- Svampa M., *Commodities Consensus: Neoeextractivism and Enclosure of the Commons in Latin America*, in «South Atlantic Quart.», 2015, 114, 1, pp. 65-82.
- Talia I., *La Basilicata: l'altro estremo della questione meridionale*, in Muscarà C., Scaramellini G., Talia I. (a cura di), *Tante Italie Una Italia. Dinamiche Territoriali e identitarie*, Milano, Franco Angeli, 2011, pp. 47-55.
- Testa G., *Il distretto petrolifero: struttura e funzionamento. Il caso della Val d'Agri*, Milano, Franco Angeli, 2014.
- Tetta G., Vainieri G., Zampino M. (a cura di), *Basilicata verso il 2017. I dati, le dinamiche ed i grafici del mercato del lavoro lucano*, Potenza, Centro Studi Sociali e del lavoro Basilicata, 2017.
- Unione Energie per la Mobilità, [www.unem.it](http://www.unem.it), [www.unionepetrolifera.it](http://www.unionepetrolifera.it).
- Van Der Ploeg F., *Natural Resources: Curse or Blessing?*, in «J. Econ. Lit.», 2011, 49, pp. 366-420.
- Verrastro D., *Il petrolio: una sfida per il futuro*, in De Rosa G., Cestaro A. (a cura di), *Storia della Basilicata. L'età contemporanea*, vol. IV, Bari, Laterza, 2003.
- Viganoni L. (a cura di), *Lo sviluppo possibile. La Basilicata oltre il Sud*, Napoli, ESI, 1997.
- Wenar L., *Il re nero. Petrolio, risorse naturali e le regole che governano il mondo*, Roma, Luiss University Press, 2016 (trad. Melidoro D.).
- Zadig (a cura di), *Studi sul territorio e sulla popolazione dei comuni di Viggiano e Grumento Nova in Val d'Agri. Progetto per la valutazione di impatto sulla salute (VIS\_VG\_VdA)*, Milano, Zadig, 2017.

## Il rigassificatore *offshore* della Toscana: gli aspetti del progetto, le questioni ambientali, le capacità produttive dell'impianto

Sergio Pinna, Paola Zamperlin, Massimiliano Grava<sup>1</sup>

### 1. Introduzione

Lo scopo di questo contributo è quello di riflettere su tutti gli aspetti che hanno riguardato la questione del rigassificatore OLT Offshore LNG, situato a largo del litorale toscano.

Gli impianti di rigassificazioni attualmente in attività sul territorio nazionale italiano sono ad oggi (2022) soltanto tre: oltre a quello in oggetto, ne sono infatti presenti uno posizionato nelle acque antistanti Porto Viro – Provincia di Rovigo –, e un altro nel golfo di La Spezia in località Panigaglia, in questo caso sulla costa. In aggiunta a questi impianti, il Ministero dello Sviluppo Economico – MiSE – negli anni scorsi aveva autorizzato quelli di Gioia Tauro e Porto Empedocle, anche se poi non sono stati realizzati; quest'ultimo progetto, quando oramai si trovava in un'avanzata fase di studio, è stato abbandonato definitivamente da ENEL nel 2016 con la messa in vendita delle autorizzazioni – rinnovate per 52 anni –, probabilmente anche a causa della contrazione economica derivante dalla crisi finanziaria del 2008.

Il terminale galleggiante di rigassificazione toscano è stato realizzato utilizzando una nave metaniera – la Golar Frost –, riadattata allo scopo e ormeggiata a circa 22 chilometri al largo delle coste tra Livorno e Pisa; il terminale è poi connesso alla rete nazionale attraverso un gasdotto interrato di circa 36,5 km – 29,5 in tratto marino e 7 a terra.

Il progetto, presentato nella primavera del 2002, vide la firma di un protocollo di intesa, nell'ottobre di quello stesso anno, tra il sindaco del Comune di Livorno e la neonata OTL. Già nel 2003 alcune associazioni ambientaliste livornesi tentarono però di bloccare l'opera, proponendo un referendum consultivo – negato dallo stesso comune labronico –; nel giugno 2005 fu poi la volta del Comune di Pisa a tentare di bloccare l'iter di realizzazione del rigassificatore, facendo ricorso al Tar del Lazio – ricorso ritirato nel mese di settembre a seguito dell'intervento della Regione Toscana.

Le tortuose vicende sono riprese nel febbraio 2006 con l'autorizzazione ministeriale – alla quale fecero seguito numerose interpellanze parlamentari – e dopo anche una fase di riassetto societario; vicende poi proseguite con un cammino caratterizzato da ritardi e accelerazioni.

Nel 2013, conclusi i lavori di costruzione – nave e gasdotto sotterraneo –, è iniziata la fase di collaudo e nel 2016, dopo l'autorizzazione definitiva all'esercizio da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la società ha potuto dare inizio alle attività commerciali.

---

<sup>1</sup> Università di Pisa.

## 2. Storia dell'impianto

Il progetto di realizzazione dell'impianto industriale Floating Storage Regasification Unit (FSRU) Toscana, che, come si è detto, funziona da serbatoio galleggiante a cui attraccano le metaniere per scaricare il gas liquefatto che successivamente viene riportato allo stato gassoso a bordo, ha preso il via nel 2002 e si è concluso con l'autorizzazione all'entrata in Esercizio Definitivo dell'impianto emessa dal Ministero dello Sviluppo Economico del luglio 2016.

Nel ricostruire questa articolata vicenda si possono distinguere almeno tre distinti piani:

- l'iter burocratico di approvazione del progetto da parte delle autorità pubbliche;
- la realizzazione dell'infrastruttura;
- il complesso rapporto della azienda OLT con la politica e l'opinione pubblica locale.

L'avvio effettivo delle prime due fasi può essere fatto risalire al novembre 2003, quando il Comitato Tecnico della Regione Toscana ha emesso il nulla osta di fattibilità, in riferimento agli aspetti legati alla sicurezza del progetto di realizzazione del Terminale. L'anno successivo, in luglio e dicembre, Regione Toscana e Ministero dell'Ambiente rilasciarono rispettivamente la VAS – Valutazione Ambientale Strategica – e la VIA – Valutazione di Impatto Ambientale –, cui seguiranno, nel 2006, due decreti del Ministero delle Attività Produttive per la costruzione e l'esercizio del metanodotto in terraferma e sottomarino<sup>2</sup>.

Trascorsi altri due anni OLT acquista la nave metaniera Golar Frost, che venne quindi riconvertita in rigassificatore galleggiante da Saipem S.p.A. – i lavori, iniziati a giugno 2009 a Dubai, si sono conclusi nel 2013.



Figura 1. Il rigassificatore con affiancata una nave gasiera mentre scarica il GNL – Gas Naturale Liquefatto. Fonte: [www.oltoffshore.it/media/galleria-media](http://www.oltoffshore.it/media/galleria-media).

<sup>2</sup> Ministero della Transizione Ecologica, *Rigassificatore GNL localizzato al largo delle coste toscane Livorno - Modifica del sistema di ancoraggio del terminale offshore* ([va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/1000](http://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/1000)).



Figura 2. Rotta della condotta sottomarina e di quella a terra – la parte *onshore* ha una lunghezza di oltre 7 km – sino a Collesalveti. Fonte: [www.oltoffshore.it/terminale/dove-si-trova](http://www.oltoffshore.it/terminale/dove-si-trova).

Durante questi lavori di adeguamento, avevano nel frattempo preso il via anche le attività di preparazione per l'ancoraggio al fondale marino – 120 metri di profondità, garantito da sei grandi ancore, con catene lunghe circa mille metri – ed era stata ultimata la struttura sottomarina per il trasporto a terra del gas – un condotto, costruito e gestito da Snam Rete Gas, realizzato tra dicembre 2009 e agosto 2012.

Nel 2013, concluse positivamente le fasi di collaudo tecnico con il GNL a bordo del Terminale, il Ministero dell'Ambiente concede la AIA – Autorizzazione Integrata Ambientale –, mentre la Capitaneria di Porto di Livorno definisce le aree di interdizione alla navigazione; al contempo, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti rilascia l'autorizzazione all'entrata in Esercizio Provvisorio dell'impianto che consentirà di avviare le attività commerciali. Nel 2016, a seguito del positivo esito del collaudo effettuato da una Commissione Interministeriale istituita a tale scopo, il Ministero dello Sviluppo Economico autorizza in via definitiva l'esercizio dell'impianto e del relativo gasdotto sottomarino di collegamento a terra. Ottenute le autorizzazioni del MATTM – Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare –, del CTR e della Capitaneria di Porto di Livorno, il rigassificatore è oggi in funzione con una capacità massima autorizzata pari a 3,75 miliardi di Sm<sup>3</sup> di gas all'anno; per le sue caratteristiche, è autorizzato a ricevere circa il 90% di tutte le navi metaniere esistenti, comprese quelle di nuova generazione, della categoria New Panamax.

Certamente più complessa, e a tratti potremmo dire finanche un po' assurda, la vicenda della contestazione del progetto, che ha visto forze politiche, gruppi ambientalisti e opinione pubblica locale impegnate a cercare di impedire in vari modi la realizzazione dell'impianto *offshore*. Tra i principali oppositori alla realizzazione dell'impianto GNL, vanno sicuramente ricordati i comitati «No offshore» e «Vertenza Livorno» di Livorno, ai quali avevano aderito diverse associazioni a carattere sia locale che nazionale. A seguito delle molte proteste e manifestazioni – molto partecipata quella dell'agosto 2013, con circa 2000 persone, e conosciuta col nome di «funerale del mare» – venne proposto a Livorno un referendum cittadino; presentato nel 2003, fu però rigettato dal Comune per mancanza dell'apposita commissione di garanti. Nel 2004 seguì una seconda analoga iniziativa, che non poté tuttavia raggiungere lo scopo, visto che il Consiglio comunale livornese aveva nel

frattempo abolito la possibilità di effettuare dei referendum consultivi. Tra gli oppositori alla realizzazione del rigassificatore, c'era anche una buona e variegata rappresentanza della politica locale. Si ricorda in proposito che il Movimento 5 Stelle organizzò manifestazioni di protesta, arrivando a presentare un'interrogazione alla Commissione Europea, volta a chiedere l'apertura di un'indagine sulla strategicità della concessione al rigassificatore OLT di Livorno; azioni di contrasto furono portate avanti pure dal sindaco di Pisa e dal presidente della stessa Provincia – entrambi appartenenti al Partito Democratico –, con altre iniziative di uguale segno che provenivano dalla sezione pisana di Forza Italia<sup>3</sup>.

### 3. Le motivazioni portate dagli oppositori

Le motivazioni del no all'impianto, come si può anche ben dedurre da quanto presente sul profilo Facebook del suddetto comitato<sup>4</sup>, erano di due ordini di motivi: si richiamavano da un lato ai rischi riguardanti la sicurezza della infrastruttura rispetto alla possibilità di un incidente, dall'altro lato ai pericoli di possibili danni per una compromissione sul piano ambientale-ecologico dell'area marina coinvolta. Motivazioni la cui discussione ha reso quanto mai difficile e faticoso il rapporto tra le amministrazioni statali, gli *stakeholders* e l'opinione pubblica durante il processo decisionale.

A commento di tutta la vicenda, pur senza voler apparire troppo polemico, non si può anzitutto far a meno di rilevare come ogni opera pubblica italiana di un certo interesse sia giudicata in modo così negativo, da ritenerla quasi inevitabilmente nefasta per il territorio sul quale insiste. In tutto ciò gioca di certo un ruolo importante la cosiddetta sindrome NIMBY (*not in my back yard*), cioè il prevalere di interessi localistici, senza una considerazione più ampia verso il reale interesse pubblico (Luzzati, Burgalassi, 2006, pp. 99-112). Tuttavia, l'atteggiamento «non nel mio giardino» non è davvero sufficiente a giustificare certi contrasti, perché essi sono molto spesso alimentati dalla messa in campo di argomentazioni generiche, non supportate da autentiche valutazioni scientifiche quantitative, ma in vero derivanti da presupposti ideologici.

Nel caso del rigassificatore toscano, grande enfasi è stata posta sulla possibilità che venga interessato da un incidente fortuito oppure da un attentato terroristico. Prescindendo dal discutere certe esagerazioni incredibili che erano circolate – ad esempio, si parlò di rischi per la Torre di Pisa ... – non veniva considerato questo fatto essenziale: una struttura posta in mare a oltre 20 km dalla terraferma è certamente meno pericolosa di una analoga situata sulla costa. Opporsi quindi a un'opera di tale genere, in pratica significa ritenere che i rigassificatori non abbiano ragione di esistere. Inoltre, non si capisce come l'eventualità di un impatto con un aereo – probabilità ovviamente infima – oppure di un atto terroristico dovrebbe essere superiore nel mare rispetto a quella di un posizionamento sulla costa.

Per quanto concerne gli aspetti ambientali, i principali problemi citati dagli oppositori sono stati quelli dell'immissione in mare di acque a bassa temperatura e di quantitativi di cloro, entrambi derivanti dalle operazioni di rigassificazione. A tali problematiche sono state associate delle conseguenze catastrofiche, che un'analisi oggettiva delle condizioni dimostra essere palesemente prive di senso.

Accanto ai due tipi di problemi sopra citati, si segnala anche come siano state ipotizzate delle conseguenze negative – per le attività del porto di Livorno, per la pesca e per la nautica da diporto –, in ragione di presunti ostacoli alla navigazione. Ebbene, considerando che il posizionamento del rigassificatore implica l'esistenza di un'area non utilizzabile di circa 170 km<sup>2</sup>, ne deriva che la sua presenza non può quindi influire in modo sostanziale, almeno nei confronti delle attività appena citate. È uno dei tanti esempi nei quali si propongono tesi generiche, che non considerano gli ordini di grandezza delle questioni in gioco.

<sup>3</sup> [www.rosignano5stelle.it/3927-2/?fbclid=IwAR2xW87wyK2vOAhuOafegZIXBJJFrKWo-\\_Td9zZ9Yj-esiKyB5jWaugew4o](http://www.rosignano5stelle.it/3927-2/?fbclid=IwAR2xW87wyK2vOAhuOafegZIXBJJFrKWo-_Td9zZ9Yj-esiKyB5jWaugew4o).

<sup>4</sup> [www.facebook.com/groups/48508224856](https://www.facebook.com/groups/48508224856).



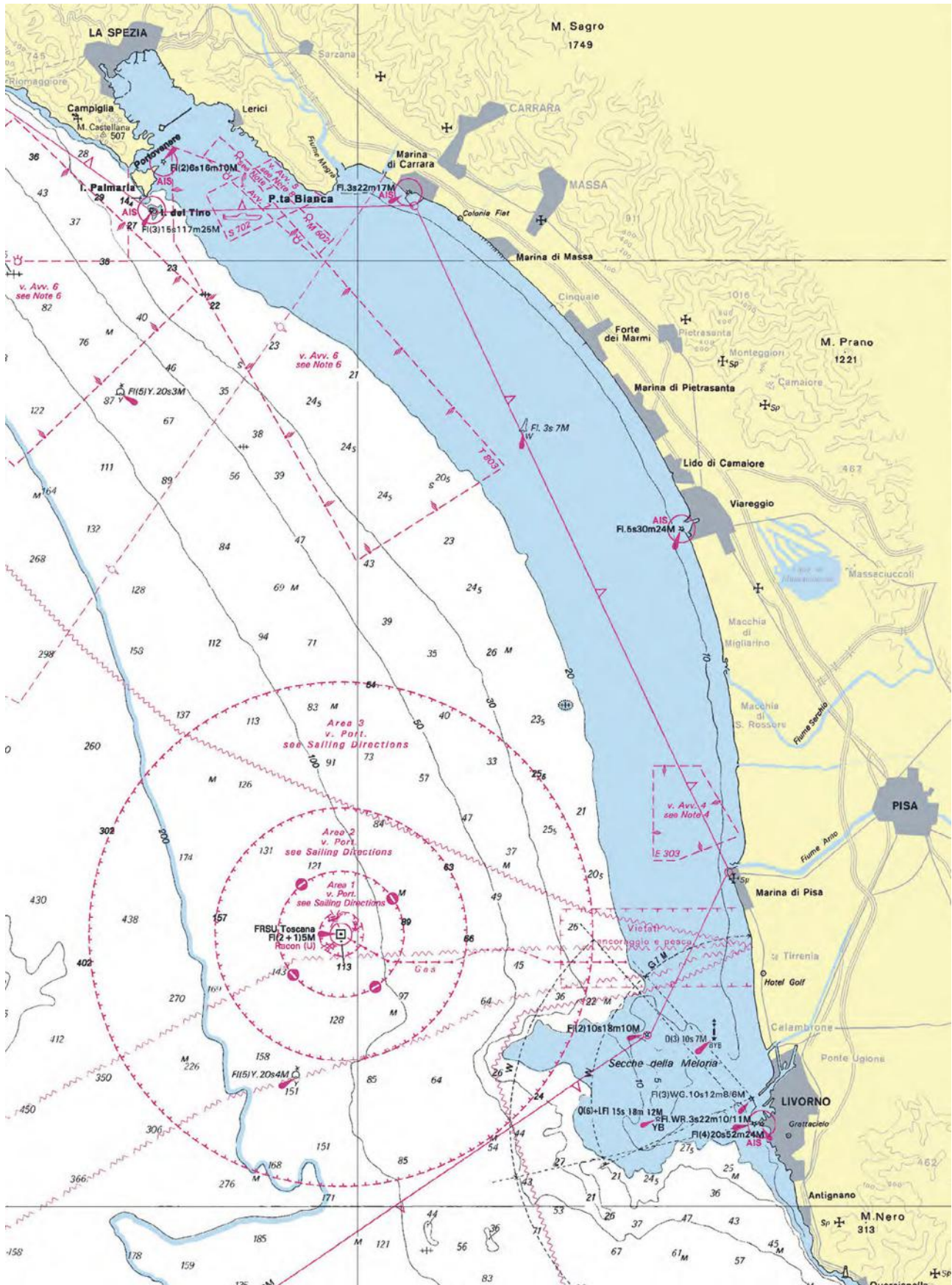


Figura 3. Stralcio di cartografia nautica tratto dalla documentazione ufficiale edita dall'Istituto Idrografico della Marina; si può osservare la posizione del rigassificatore, con le relative aree circolari di interdizione alla navigazione o di rispetto. Fonte: [www.pagineazzurre.com/tavole-nautiche-della-toscana/da-marina-di-carrara-a-livorno](http://www.pagineazzurre.com/tavole-nautiche-della-toscana/da-marina-di-carrara-a-livorno).



## 4. Conclusioni

Il rigassificatore FSRU Toscana è oggi parte attiva delle infrastrutture italiane per lo stoccaggio e la rigassificazione del Gas Naturale Liquefatto<sup>5</sup>.

Questa installazione, di proprietà della OLT Offshore LNG Toscana S.p.A., consente di riportare allo stato gassoso il metano liquefatto – reso tale per il trasporto marittimo –, su di una unità galleggiante – in questo caso una nave metaniera opportunamente adattata e ancorata al fondale marino – e di immetterlo in seguito, tramite una condotta interrata di oltre 36 chilometri, nella rete nazionale dei gasdotti. L'impianto – oggi di proprietà di Snam (49,0%), del fondo First Sentier Investors (48,2%), di Golar Lng (2,7%), con altri piccolissimi investitori – è costato intorno agli 800 milioni di euro ed è stato riconosciuto dal Ministero dello Sviluppo Economico quale infrastruttura strategica per il nostro paese (tabella 1)<sup>6</sup>.

Tabella 1. Capacità di rigassificazione dei terminali di GNL in Italia. Fonte: pianodecennale.snamretegas.it/it/infrastrutture-del-gas-in-italia-ed-europa/terminali-di-gnl-esistenti-sviluppi-attesi.html.

| Impianto GNL             | Capacità in miliardi di metri cubi/anno |
|--------------------------|---|
| Adriatic LNG di Rovigo   | 8,0                                     |
| OLT di Livorno           | 3,75                                    |
| GNL Italia di Panigaglia | 3,5                                     |

L'importanza dell'impianto toscano, per il quale il Ministero dell'Ambiente nel concedere la VIA ha prescritto per tutta la sua vita operativa – 20 anni – l'adozione di un articolato «Piano di Monitoraggio dell'Ambiente Marino» al fine di controllare i potenziali impatti sulle matrici ambientali circostanti, ha anche assunto un ruolo fondamentale di *Peak Shaving*<sup>7</sup>.

Quest'ultima funzione – una misura di emergenza richiesta all'occasione dal Ministero per la Transizione Energetica, MiTE, ai terminali di rigassificazione – consiste nell'immettere nella rete gasiera nazionale il GNL stoccato nei serbatoi dei terminali, per fare fronte, pur con breve preavviso, a eventuali situazioni di emergenza del sistema di distribuzione. Un servizio che, come dichiarato da Alessandro Fino amministratore delegato di OLT Offshore LNG Toscana in una intervista del 2017<sup>8</sup>, è stato frequentemente effettuato nel periodo invernale, a partire dal 2013<sup>9</sup>.

Dal primo gennaio 2022, oltre allo stoccaggio e alla rigassificazione, FSRU Toscana è diventato anche una sorta di «distributore all'ingrosso» di GNL. Un'operazione resa possibile grazie all'autorizzazione al trasferimento in modalità *Small Scale* di gas liquefatto su bettoline dalla capacità pari a circa 7.500 metri cubi<sup>10</sup>; imbarcazioni che, a loro volta, potranno andare a rifornire i depositi sulla costa o altri utenti finali di GNL come quelli che ad esempio si trovano sulle isole minori<sup>11</sup>.

Con l'acquisto dunque del 49% delle quote di OLT da parte di Snam S.p.A., è stata garantita, secondo l'amministratore delegato di quest'ultima Marco Alverà, la «logica industriale nella gestione e nei futuri investimenti di una infrastruttura importante per la sicurezza e la flessibilità del sistema energetico italiano che consoliderà la propria posizione nel mercato del Gnl nel Mediterraneo»<sup>12</sup>. Un'acquisizione in linea con la strategia di cre-

<sup>5</sup> Il GNL è un combustibile a basso impatto ambientale con emissioni di particolato nulle e basse emissioni di anidride carbonica CO<sub>2</sub>.

<sup>6</sup> [www.mise.gov.it/images/stories/normativa/decreto\\_OLT\\_Small\\_scale\\_2020.pdf](http://www.mise.gov.it/images/stories/normativa/decreto_OLT_Small_scale_2020.pdf).

<sup>7</sup> OLT Offshore LNG Toscana, *Press Kit 2020*, p. 10 ([www.oltoffshore.it/wp-content/uploads/2020/10/presskit-2020-final.pdf](http://www.oltoffshore.it/wp-content/uploads/2020/10/presskit-2020-final.pdf)).

<sup>8</sup> [www.youtube.com/watch?v=mJp11WGat0Q](https://www.youtube.com/watch?v=mJp11WGat0Q).

<sup>9</sup> [www.ansa.it/canale\\_ambiente/notizie/energia/2021/12/06/gas-rigassificatore-olt-livorno-bando-per-picco-invernale\\_4fa1b567-13ac-4227-95cd-07b0a5b843ba.html](http://www.ansa.it/canale_ambiente/notizie/energia/2021/12/06/gas-rigassificatore-olt-livorno-bando-per-picco-invernale_4fa1b567-13ac-4227-95cd-07b0a5b843ba.html).

<sup>10</sup> Progetto Definitivo – Small Scale LNG Transfer ([www.mise.gov.it/images/stories/documenti/Relazione-Progetto-Small-Scale.pdf](http://www.mise.gov.it/images/stories/documenti/Relazione-Progetto-Small-Scale.pdf)).

<sup>11</sup> [www.shippingitaly.it/2021/02/24/olt-offshore-lng-toscana-da-gennaio-2022-saro-operativo-per-la-distribuzione-del-gnl-a-navi-e-porti/](http://www.shippingitaly.it/2021/02/24/olt-offshore-lng-toscana-da-gennaio-2022-saro-operativo-per-la-distribuzione-del-gnl-a-navi-e-porti/).

<sup>12</sup> [www.repubblica.it/economia/finanza/2019/09/20/news/snam\\_prende\\_il\\_controllo\\_del\\_rigassificatore\\_di\\_livorno-236535229](http://www.repubblica.it/economia/finanza/2019/09/20/news/snam_prende_il_controllo_del_rigassificatore_di_livorno-236535229).

scita delle infrastrutture al servizio del gas naturale liquefatto<sup>13</sup>, «un settore decisivo per abilitare la transizione energetica e favorire la mobilità sostenibile, con una domanda globale destinata a raddoppiare da qui al 2035, raggiungendo quindi 600 milioni di tonnellate per anno»<sup>14</sup>.

L'impianto toscano, grazie ai servizi di *Peak Shaving* e di trasferimento *Small Scale*, può dunque essere ritenuto una infrastruttura di notevole rilievo nel quadro delle politiche di transizione energetica. Nel luglio 2020 il Terminale FSRU Toscana ha compiuto le prime 100 operazioni di trasferimento di GNL, con navi metaniere provenienti da tutto il mondo – tabella 2 –<sup>15</sup>.

Tabella 2. Dati relativi al servizio di rigassificazione dell'impianto OLT di Livorno. Fonte: Bilancio di sostenibilità OLT 2020.

| Anno solare | Slot allocati | Metri cubi liquidi scaricati | Gas naturale immesso in rete (Sm <sup>3</sup> ) |
|-------------|---------------|------------------------------|---|
| 2018        | 13            | 1.740.603                    | 1.031.883.192                                   |
| 2019        | 40            | 5.622.804                    | 3.510.403.200                                   |
| 2020        | 38            | 5.239.792                    | 3.139.415.371                                   |

Come anche mostrato dai fatti connessi all'impennata dei prezzi del Gas del dicembre 2021, le garanzie sulla disponibilità futura del gas necessario non possono essere ritenute un fatto del tutto certo. È ovvio che l'apporto del GNL non potrà, ad esempio, sostituire quello proveniente dalla Russia – basti ricordare che nel 2020 in Europa sono arrivati 23 miliardi di metri cubi di GNL dagli USA, a fronte dei 145 dalla Russia –, ma resta comunque significativo che l'Italia, il cui consumo annuale complessivo di gas naturale è di circa 70 miliardi di m<sup>3</sup>, grazie ai tre rigassificatori con la loro capacità di 15,25 miliardi di m<sup>3</sup>, abbia intrapreso una strada apprezzabile, nel senso di una diversificazione, utile a garantire una migliore sicurezza negli approvvigionamenti energetici<sup>16</sup>.

Proprio le strategie energetiche, sia nazionali, sia regionali – queste ultime derivanti da una maggior disponibilità di energie che si sono tradotte in un volano economico locale e in una ricaduta occupazionale diretta – sono però gli elementi messi in secondo piano nelle argomentazioni portate dai sostenitori del *no-offshore*. Il contrario di quanto sostenuto dalla OLT, che nel Press Kit 2020 dichiara che «le ricadute economiche a livello locale sono stimate per circa 400 milioni di euro nei venti anni di vita dell'impianto a partire dal 2013, importo che comprende una serie di attività specifiche: dalla gestione e manutenzione del Terminale al sistema di sorveglianza, dall'occupazione diretta ai servizi accessori e legati alla salvaguardia ambientale»<sup>17</sup>.

L'opposizione all'opera in oggetto si era basata in gran parte su argomentazioni relative al rischio di compromissioni ambientali, richiamando l'ormai davvero abusato concetto del «principio di precauzione». Anche in questo caso, infatti, i problemi ipotizzati non erano quasi mai supportati da valutazioni quantitative, quanto piuttosto da considerazioni generiche. Vale la pena di ribadire che, appellarsi a una «precauzione» senza cercare di stimare la reale probabilità dei pericoli e il presumibile rapporto costi/benefici delle soluzioni proposte, renderebbe impossibile qualsiasi operazione, portando alla totale inazione.

Ci pare pertanto di poter affermare che il caso dell'unità galleggiante di stoccaggio e scarico di gas evidenzia come – una volta che siano state adottate delle rigide procedure di sicurezza e sia stato garantito un costante monitoraggio degli effetti sull'ecosistema marino determinati dalle attività di rigassificazione, così da garantire degli elevati standard di salvaguardia ambientale – la messa in atto di questo progetto, oltre all'ovvio obiettivo dei profitti per gli investitori, abbia consentito di avere un ritorno sul piano occupazionale, garantendo al contempo al sistema-Paese di differenziare i sistemi di approvvigionamento energetico e di sopperire ad eventuali situazioni di difficoltà, grazie al già citato servizio di *Peak Shaving*.

<sup>13</sup> Piano decennale di sviluppo della rete di trasporto del gas naturale 2018-2027.

<sup>14</sup> [www.repubblica.it/economia/finanza/2019/09/20/news/snam\\_prende\\_il\\_controllo\\_del\\_rigassificatore\\_di\\_livorno-236535229](http://www.repubblica.it/economia/finanza/2019/09/20/news/snam_prende_il_controllo_del_rigassificatore_di_livorno-236535229).

<sup>15</sup> [www.oltoffshore.it/comunicati-stampa/olt-raggiunge-100-navi-al-terminale](http://www.oltoffshore.it/comunicati-stampa/olt-raggiunge-100-navi-al-terminale).

<sup>16</sup> Sui «carichi spot» si rimanda ai contributi di Alessandro Lanza sul giornale Libero ([247.libero.it/dsearch/alessandro+lanza/](http://247.libero.it/dsearch/alessandro+lanza/)).

<sup>17</sup> OLT Offshore LNG Toscana, Press Kit 2020 ([www.oltoffshore.it/wp-content/uploads/2020/10/presskit-2020-final.pdf](http://www.oltoffshore.it/wp-content/uploads/2020/10/presskit-2020-final.pdf)).

## Bibliografia

L'accesso ai siti internet presenti in questo contributo è stato effettuato il 20 gennaio 2022.

- Ansa.it, *Gas: rigassificatore Olt Livorno, bando per picco invernale*, 6 dicembre 2021 ([www.ansa.it/canale\\_ambiente/notizie/energia/2021/12/06/gas-rigassificatore-olt-livorno-bando-per-picco-invernale\\_4fa1b567-13ac-4227-95cd-07b0a5b843ba.html](http://www.ansa.it/canale_ambiente/notizie/energia/2021/12/06/gas-rigassificatore-olt-livorno-bando-per-picco-invernale_4fa1b567-13ac-4227-95cd-07b0a5b843ba.html)).
- CONFINDUSTRIA, *Sistema GAS naturale transizione e competitività*, novembre 2019 ([www.confindustria.it/wcm/connect/296507ca-baf0-4adf-9b89-4f5425967620/Position+Paper\\_Rapporto+Gas\\_11.11.19\\_Confindustria.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT\\_TO=url&CACHEID=ROOTWORKSPACE-296507ca-baf0-4adf-9b89-4f5425967620-mVq308G](http://www.confindustria.it/wcm/connect/296507ca-baf0-4adf-9b89-4f5425967620/Position+Paper_Rapporto+Gas_11.11.19_Confindustria.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=ROOTWORKSPACE-296507ca-baf0-4adf-9b89-4f5425967620-mVq308G)).
- Corriere Marittimo, *Intervista ad Alessandro Fino, Amministratore Delegato OLT Offshore LNG Toscana Toscana*, 6 luglio 2017 ([www.youtube.com/watch?v=mJp11WGat0Q](http://www.youtube.com/watch?v=mJp11WGat0Q)).
- Fanelli T., Landi P., Lanza A., *Quanto costa l'energia e chi paga*, in AA.VV., *Energia, Ambiente e Innovazione*, Bimestrale dell'ENEA, 2008, pp. 21-32.
- Livorno città delle rinnovabili, non del GNL e dei combustibili fossili, [www.facebook.com/groups/48508224856](https://www.facebook.com/groups/48508224856).
- Luzzati T., Burgalassi D., *Rigassificatori in Toscana. Scelte Complesse*, in «LOCUS», 2006, pp. 99-112. Versione online: *Rigassificatori e sviluppo economico in Toscana: per una valutazione sociale integrata* ([www.legambientepisa.it/wp-content/uploads/2012/12/prof.i-Burgalassi-Luzzati-20061.pdf](http://www.legambientepisa.it/wp-content/uploads/2012/12/prof.i-Burgalassi-Luzzati-20061.pdf)).
- Ministero della Transizione Ecologica, *Rigassificatore GNL localizzato al largo delle coste toscane Livorno - Modifica del sistema di ancoraggio del terminale offshore* ([va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/1000](http://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/1000)).
- MISE, *Decreto OLT Small scale 2020* ([www.mise.gov.it/images/stories/normativa/decreto\\_OLT\\_Small\\_scale\\_2020.pdf](http://www.mise.gov.it/images/stories/normativa/decreto_OLT_Small_scale_2020.pdf)).
- MISE-Ministero delle Imprese e del Made in Italy, *Progetto Definitivo – Small Scale LNG Transfer*, 2019 ([www.mise.gov.it/images/stories/documenti/Relazione-Progetto-Small-Scale.pdf](http://www.mise.gov.it/images/stories/documenti/Relazione-Progetto-Small-Scale.pdf)).
- OLT-Offshore LNG Toscana, *Azienda. Storia* ([www.oltoffshore.it/azienda/storia](http://www.oltoffshore.it/azienda/storia)).
- OLT-Offshore LNG Toscana, ENI, Saipem, *Relazione tecnica «Modifiche al sistema di ancoraggio del terminale FSRU Toscana»*, 2012 ([www.google.com/url?sa=t&rcct=j&q=&esrc=s&source=web&ccd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjWzY-0wdb1AhXH2KQKHa3FDEsQFnoECAMQAQ&url=https%3A%2F%2Fva.minambiente.it%2Ffile%2FDocumento%2F59419&usg=AOvVaw30yOYqg73bMzJj5t6oVAL6](http://www.google.com/url?sa=t&rcct=j&q=&esrc=s&source=web&ccd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjWzY-0wdb1AhXH2KQKHa3FDEsQFnoECAMQAQ&url=https%3A%2F%2Fva.minambiente.it%2Ffile%2FDocumento%2F59419&usg=AOvVaw30yOYqg73bMzJj5t6oVAL6)).
- OLT-Offshore LNG Toscana, *Manifestazione d'interesse per il servizio Small Scale*, 2021 ([www.oltoffshore.it/wp-content/uploads/2021/04/sslng-mi-ita-final.pdf](http://www.oltoffshore.it/wp-content/uploads/2021/04/sslng-mi-ita-final.pdf)).
- OLT-Offshore LNG Toscana, *OLT raggiunge 100 navi al Terminale* ([www.oltoffshore.it/comunicati-stampa/olt-raggiunge-100-navi-al-terminale](http://www.oltoffshore.it/comunicati-stampa/olt-raggiunge-100-navi-al-terminale)).
- OLT-Offshore LNG Toscana, *Press Kit 2020* ([www.oltoffshore.it/wp-content/uploads/2020/10/presskit-2020-final.pdf](http://www.oltoffshore.it/wp-content/uploads/2020/10/presskit-2020-final.pdf)).
- OLT-Offshore LNG Toscana, *Terminale. Dove si trova* ([www.oltoffshore.it/terminale/dove-si-trova](http://www.oltoffshore.it/terminale/dove-si-trova)).
- Pagine Azzurre-Il portolano dei mari d'Italia, *Toscana – tavola n. 5 da Marina di Carrara a Livorno* ([www.pagineazzurre.com/tavole-nautiche-della-toscana/da-marina-di-carrara-a-livorno](http://www.pagineazzurre.com/tavole-nautiche-della-toscana/da-marina-di-carrara-a-livorno)).
- Pisatoday.it, *Rigassificatore, Greenpeace: «Vogliamo certezze che non ci siano pericoli per l'ambiente»*, 8 agosto 2013 ([www.pisatoday.it/cronaca/rigassificatore-livorno-greenpeace.html](http://www.pisatoday.it/cronaca/rigassificatore-livorno-greenpeace.html)).
- Pisorno.it, *Olt: il risveglio tardivo di Lega Ambiente e Goletta Verde, il richiamo di Vertenza Livorno*, 14 agosto 2015 ([www.pisorno.it/olt-il-risveglio-tardivo-di-lega-ambiente-e-goletta-verde-il-richiamo-di-vertenza-livorno/?fbclid=IwAR0HicNCEzj9nbkox9Wa4wYGnkjbfBt5VnYtytrZVJiP-zvvWWwAuHWWOBM](http://www.pisorno.it/olt-il-risveglio-tardivo-di-lega-ambiente-e-goletta-verde-il-richiamo-di-vertenza-livorno/?fbclid=IwAR0HicNCEzj9nbkox9Wa4wYGnkjbfBt5VnYtytrZVJiP-zvvWWwAuHWWOBM)).
- Repubblica.it, *Snam prende il controllo del rigassificatore di Livorno*, 20 settembre 2019 ([www.repubblica.it/economia/finanza/2019/09/20/news/snam-prende-il-controllo-del-rigassificatore-di-livorno-236535229](http://www.repubblica.it/economia/finanza/2019/09/20/news/snam-prende-il-controllo-del-rigassificatore-di-livorno-236535229)).
- Rosignano5stelle.it, *Rigassificatore: il nostro NO in consiglio comunale*, 2016 ([www.rosignano5stelle.it/3927-2/?fbclid=IwAR2xW87wyK2vOAhUOafegZLXBjJFrKWo-\\_Td9zZ9Yj-esiKyB5jWaugew4o](http://www.rosignano5stelle.it/3927-2/?fbclid=IwAR2xW87wyK2vOAhUOafegZLXBjJFrKWo-_Td9zZ9Yj-esiKyB5jWaugew4o)).
- ShippingItaly.it, *Olt Offshore Lng Toscana da gennaio 2022 sarà operativo per la distribuzione del Gnl a navi e porti*, 24 febbraio 2021 ([www.shippingitaly.it/2021/02/24/olt-offshore-lng-toscana-da-gennaio-2022-saro-operativo-per-la-distribuzione-del-gnl-a-navi-e-porti](http://www.shippingitaly.it/2021/02/24/olt-offshore-lng-toscana-da-gennaio-2022-saro-operativo-per-la-distribuzione-del-gnl-a-navi-e-porti)).
- SNAM, *Piano decennale di sviluppo della rete di trasporto del gas naturale 2018-2027* ([pianodecennale.snamretegas.it/includes/doc/2/2019012208362018-decennale\\_web.pdf](http://pianodecennale.snamretegas.it/includes/doc/2/2019012208362018-decennale_web.pdf)).
- SNAM, *Terminali di GNL esistenti e sviluppi attesi* ([pianodecennale.snamretegas.it/infrastrutture-del-gas-in-italia-ed-europa/terminali-di-gnl-esistenti-sviluppi-attesi.html](http://pianodecennale.snamretegas.it/infrastrutture-del-gas-in-italia-ed-europa/terminali-di-gnl-esistenti-sviluppi-attesi.html)).
- Staffetta Quotidiana-Quotidiano delle fonti di energia, *Gnl Olt, interrogazione alla Ue sul fattore di garanzia*, 8 gennaio 2015 ([www.staffettaonline.com/articolo.aspx?id=246787&fbclid=IwAR3aY574ruTeD-msWAumJluCDkUqIGPoceb2DgewPKqeePYgB6yvSnqGsRs](http://www.staffettaonline.com/articolo.aspx?id=246787&fbclid=IwAR3aY574ruTeD-msWAumJluCDkUqIGPoceb2DgewPKqeePYgB6yvSnqGsRs)).

## La maledizione delle risorse naturali: il movimento lento della *matriz energética* in Ecuador dinanzi alla sfida della transizione energetica

Roberta Curiazi<sup>1</sup>

### 1. Introduzione

A partire dagli anni Settanta, l'Ecuador ha basato la sua economia e il suo sviluppo sulle risorse generate dall'estrazione di idrocarburi, in particolare di petrolio, abbondante nel sottosuolo, rimanendo da allora un'economia primario-estrattiva, ancora distante dal passaggio a un'era post-petrolifera. Lo sfruttamento del petrolio favorì la modernizzazione dell'economia nazionale dando impulso a una maggiore crescita economica e del consumo di energia basate su una matrice energetica a doppia fonte: la predominanza dei combustibili fossili come principale fonte di energia e l'energia idroelettrica come principale fonte di elettricità. La produzione di energie rinnovabili non convenzionali, nonostante l'alto potenziale di sfruttamento e il minore livello di inquinamento generabile, è ancora a livello embrionale. Al di là degli impatti che l'attività estrattiva genera in territori ed ecosistemi così fragili come quelli dell'Ecuador, questa forte dipendenza economica dalle risorse non rinnovabili lo ha reso un importatore di costosi beni industrializzati, generando problemi permanenti di bilancia dei pagamenti e un limitato effetto integratore e dinamizzante dell'apparato produttivo industriale nazionale. La pandemia ha esasperato la già forte instabilità dell'economia nazionale con la caduta della domanda di petrolio e l'estrema volatilità dei prezzi del greggio, rendendo urgente una transizione energetica verso un Ecuador post-COVID-19 e post-petrolifero che sia il prodotto di una visione multisetoriale e olistica nella ricerca di alternative per un nuovo modello di sviluppo più sostenibile dal punto di vista economico, sociale e ambientale.

Nel 2008, con l'inclusione nella nuova Costituzione del modello del «buen vivir» o *sumak kawsay* della cosmovisione indigena andina, secondo la quale gli esseri umani devono prendere dalla natura solo ciò che è necessario e disponibile, si è sposata la linea della «compatibilità» tra sistemi economici, sociali e ambientali. L'idea di mutare in un'economia terziario-esportatrice basata su bioconoscenza e servizi turistici, e la necessità di affrontare i tre fattori di criticità «mitigazione degli effetti del cambio climatico», «*peak oil*» e «sicurezza energetica», hanno portato a definire una prospettiva di transizione energetica che preveda la progressiva riduzione della dipendenza dai combustibili fossili e dalle fonti energetiche convenzionali, e un'efficienza energetica basata in gran parte sull'uso di energie rinnovabili per ridurre le emissioni di gas serra e mitigare l'impatto climatico, e anche in funzione di una maggiore stabilizzazione dell'economia del paese. La ricerca di questa transizione dovrà darsi con una matrice energetica più diversificata, che integri l'intera catena di produzione e le interrelazioni con altri settori, basata sull'energia eolica, solare e geotermica in particolare, ma anche sulla bioenergia da varie fonti. La transizione energetica è però un processo continuo, dinamico ed evolutivo, che richiede un cambiamento coordinato tra aspetti tecnologici, economici, sociali, culturali, ambientali e politici che ancora stenta a darsi, determinando un «movimento lento» verso uno sviluppo energetico più sostenibile, e indipendente, del Paese.

<sup>1</sup> Università degli Studi di Udine, Dipartimento di Scienze Economiche e Statistiche; Centro de Estudios para el Desarrollo y Economía Aplicada - CEDEA, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales - FLACSO Ecuador.

## 2. Il contesto

Sebbene sia un'economia primario-esportatrice di petrolio greggio, negli ultimi cinque decenni l'Ecuador ha basato la sua crescita sui combustibili fossili – derivati del petrolio e gas – per usi energetici arrivando a importare quasi l'80% di diesel, gasolio, nafta e GLP per l'approvvigionamento del settore industriale, residenziale, elettrico e soprattutto dei trasporti – con una domanda crescente e raffinerie insufficienti per coprirlo –, che vengono acquistati a prezzi internazionali e rivenduti a livello nazionale con prezzi regolamentati e sovvenzionati – sussidi –, e relativi e sostanziali costi per lo Stato. La matrice energetica dell'Ecuador ne fa quindi un esportatore di prodotti primari a basso valore aggiunto e un importatore di prodotti ad alto valore aggiunto<sup>2</sup>. Questa dipendenza ha prodotto gravi impatti sull'ambiente e le comunità toccate da attività estrattive, mettendo a rischio anche la sovranità e la stabilità economica del Paese a causa della volatilità che ha caratterizzato il prezzo del greggio negli ultimi anni e che ha reso difficile fare proiezioni a medio-lungo termine e realizzare un'adeguata pianificazione dello sviluppo. In epoca pandemica da Covid-19 si è assistito a un'esacerbarsi di questa tendenza alla volatilità dei prezzi a causa del calo della domanda di combustibili, lasciando intravedere una crisi economica senza precedenti legata alla cosiddetta «maledizione delle risorse naturali», tesi sviluppata da R. Auty (1993): «I paesi con dotazioni di risorse naturali non solo commettono l'errore di non beneficiarsi di queste risorse, ma il loro impegno nel preservarle e beneficiarsene è addirittura inferiore e peggiore di quello dei paesi con minori dotazioni di risorse». Sono tre i principali effetti derivabili da questo «paradosso dell'abbondanza»: a) il «male olandese», che spiega come l'incremento dei ricavi derivanti dalle risorse naturali può de-industrializzare l'economia di una nazione aumentando il tasso di cambio reale – prezzi all'estero – e, di conseguenza, sottrarre competitività al settore manifatturiero; b) l'indebolimento delle istituzioni, poiché la «maledizione» opera anche in contesti politici ed è strettamente correlata ad alcuni settori specifici legati alle risorse naturali, generando forti impatti negativi diretti sulla crescita a lungo termine ma solo in forma indiretta sulle istituzioni politiche (Sala-i-Martin, Subramanian, 2003); c) il conflitto – civile e territoriale –, la manifestazione più grave della «maledizione», che si esplicita in meccanismi di «saccheggio» per l'estrazione e la vendita diretta di materia prima o l'estorsione di denaro, e in meccanismi di «protesta» fomentati dalla scarsa compensazione riservata alle popolazioni locali a fronte di esproprio dei terreni, degrado ambientale, mancanza di condizioni di lavoro sicure, ecc., conseguenti alla presenza di attività estrattive.

Ma quella verso i carburanti fossili è e rimane una dipendenza difficile da rompere. Dati del 2019 del *Banco Central del Ecuador* confermano un'incidenza importante delle attività legate all'estrazione e raffinazione di idrocarburi sul PIL nazionale, pari al 9,2%; e la *Agencia de Regulación y Control Hidrocarburiífero* – ARCH –, che controlla e supervisiona le attività operative e tecniche della catena degli idrocarburi in Ecuador, riporta che alla fine del 2019 la produzione nazionale di petrolio ha raggiunto 127,2 milioni di barili esportati, con le imprese pubbliche che esportano 109,5 milioni di barili – 86,1% – e quelle private 17,7 milioni di barili – 13,9% –: 538,65 mila barili al giorno, di cui 426,5 mb/d – 79,2% – di produzione statale di Petroamazonas EP, mentre 112,2 mb/d – 20,8% – di produzione privata di Andes Petroleum – 31,9 mb/d –, SIPEC – 21,04 mb/d – e REPSOL – 17,9 mb/d. Inoltre, mentre si registra un calo degli investimenti pubblici rispetto al 2018 – 1.453 milioni di dollari –, gli investimenti privati aumentano – 311 milioni di dollari. L'importo totale degli investimenti annuali chiude a 1.764 milioni di dollari, il valore più basso degli investimenti negli ultimi dieci anni. Nonostante ciò, alla fine del 2019 si contano 159 nuovi pozzi petroliferi perforati – 170 nel 2018 – e l'Ecuador inizia il 2020 con 33 impianti di perforazione disponibili: 9 in funzione e appartenenti ai contraenti CCDC – 3 –, Schlumberger – 2 –, Sinopec – 3 – e Tuscany Drilling – 1 –; 6 impianti di perforazione gestiti dalla società pubblica Petroamazonas EP attraverso consorzi pubblico-privati stabiliti con le società Shaya Ecuador S. A. – 1 –, Cuyabenopetro – 2 –, Consorcio Pañaturí – 1 –, CNPC – 1 – e Consorcio Shushufindi – 1 –; altre aziende con impianti di perforazione come Andes Petroleum – 1 –, ENAP SIPEC – 1 – e Petrooriental – 1.

L'Ecuador rimane quindi un paese altamente dipendente dagli idrocarburi, che non è stato ancora in grado di consolidare un passaggio concreto a una matrice energetica sostenibile nonostante le politiche pubbliche sviluppate negli ultimi quindici anni dai due governi avvicendatisi, e formalmente dichiarate nei Piani di Sviluppo presentati dagli stessi tra il 2009 e il 2020. Al di là dei fattori interni al Paese, il fattore esterno che continua ad

<sup>2</sup> Negli ultimi anni importa anche l'elettricità da Colombia e Perù.



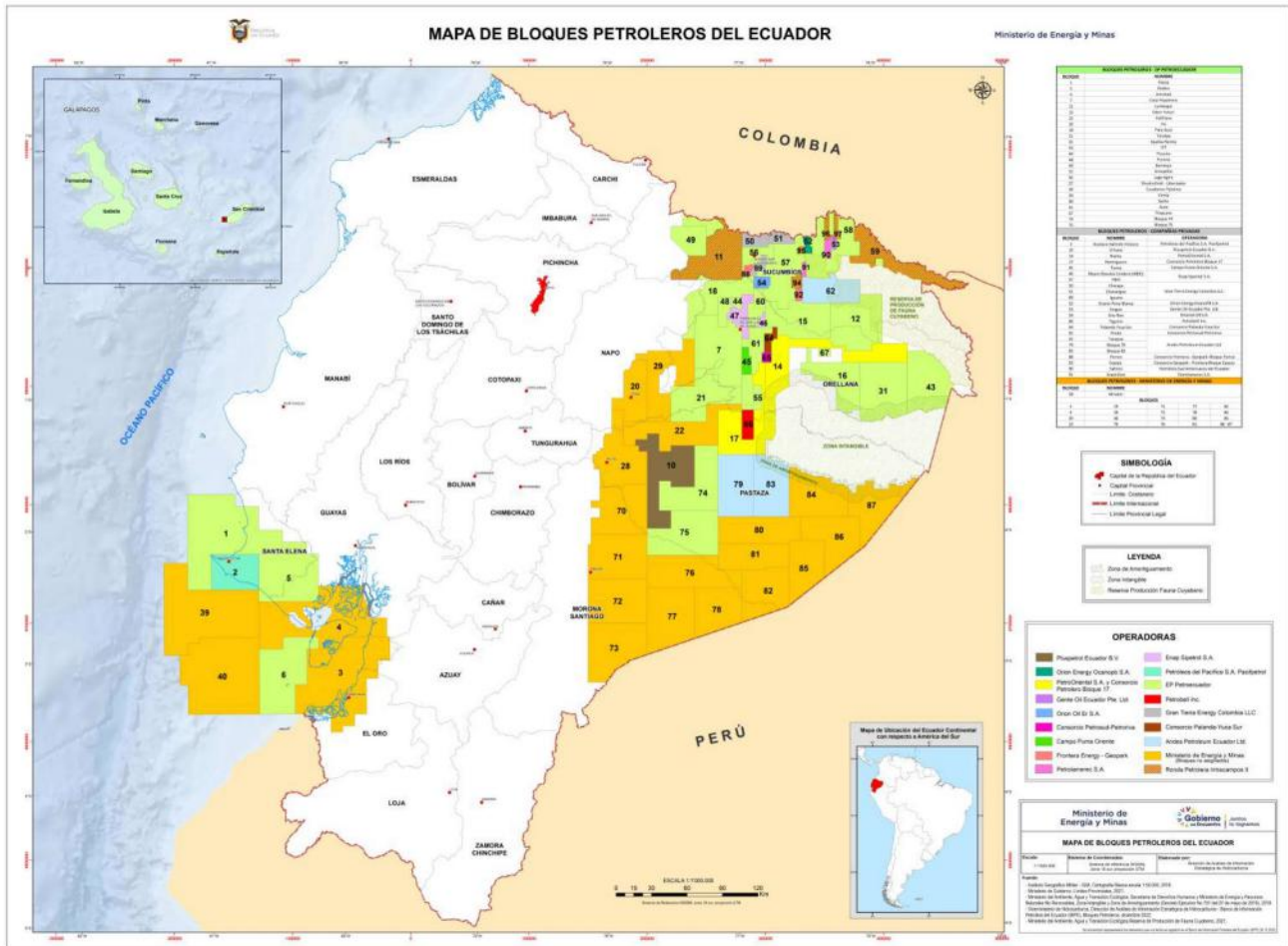


Figura 1. Blocchi estrattivi petroliferi in Ecuador. Fonte: MERNNR, 2020.

avere un peso crescente nell'approvvigionamento energetico, e che influisce direttamente in un certo tipo di crescita e di sviluppo, è l'alto prezzo dell'energia causato dal *pick oil*. Per i paesi esportatori di petrolio come l'Ecuador, i prezzi elevati si traducono in un incentivo a sviluppare più riserve di petrolio e derivati, aumentare le esportazioni, generare maggiori risorse fiscali da convertire in sussidi energetici e mantenere una matrice energetica basata principalmente sui combustibili fossili.

L'alternativa di un'economia post-petrolifera è ancora oggetto di molti dibattiti che toccano direttamente l'economia estrattiva, l'uso delle risorse ottenute dallo Stato e gli impatti ambientali che sono stati generati dal consolidamento di una matrice «combustibili fossili-dipendente». La transizione energetica, ormai ineludibile e non procrastinabile, si conferma come uno degli strumenti primari per sostenere e accelerare il lento processo di riduzione della dipendenza dalla produzione e importazione di questa energia primaria e per garantire un progressivo avvicinamento a un sistema di approvvigionamento energetico economicamente ed ambientalmente più sostenibile.

### 2.1. Dal neo-estattivismo dello «sviluppatismo» al post-estattivismo

Con la scoperta di giacimenti di petrolio e la messa in opera dei primi impianti estrattivi in Amazonia – province di Orellana, Pastaza e Sucumbíos<sup>3</sup> –, l'Ecuador comincia a basare la sua economia e il suo sviluppo sulle risorse generate dall'estrazione di idrocarburi, trainata dal «miraggio economico» del «boom petrolifero» tra il 1972 e il 1982 (Villavicencio, 2011), e a modernizzare la sua economia attraverso lo sfruttamento di

<sup>3</sup> Il potenziale di gas si trova nella Provincia del Guayas, sulla costa.



combustibili fossili, che diventano la principale fonte energetica e motore di crescita economica, generando un conseguente maggiore fabbisogno e consumo di energia spinti dal progressivo processo di urbanizzazione della popolazione e dallo sviluppo del settore dei trasporti, principale bacino della crescente domanda energetica. Dal 1972 al 2010 la produzione di petrolio dell'Ecuador cresce a un tasso del 4,8%, superiore al tasso di aumento della domanda di energia primaria tra il 1970 e il 2008, del 3,9% (Petroecuador, 2007; BCE, 2011), rendendo quindi il Paese un esportatore netto di energia sotto forma di petrolio greggio, dove l'esportazione di questi prodotti diviene fonte di finanziamento per importazioni di tecnologia ed energia per trasporti, industria, informazione, agroindustria e lo stesso estrattivismo. D'altra parte, i costi di produzione ecuadoriani e i valori delle importazioni superano i rendimenti delle esportazioni, e gli interessi sui debiti e le misure di sovvenzione della produzione di petrolio – in vigore dal 2016, con una spesa dai 5 ai 10 miliardi di USD all'anno –, mettono in pericolo la stabilità economica generando non pochi problemi di liquidità al bilancio nazionale. Nell'ultimo decennio diversi paesi del Sud America con governi progressisti hanno accentrato a livello statale il controllo di buona parte della produzione di idrocarburi e i benefici derivanti dalle attività estrattive, dando così vita alla corrente del cosiddetto neo-estrattivismo, versione contemporanea dell'estrattivismo, che in Ecuador, Venezuela e Bolivia ha mantenuto e riprodotto elementi chiave dell'estrattivismo di stampo coloniale: si critica il controllo delle risorse naturali da parte delle imprese transnazionali, e non l'estrazione in sé, e si accettano alcuni effetti ambientali e sociali gravi in cambio di benefici per l'intera collettività nazionale – lo Stato destina una percentuale del *surplus* generato dai settori estrattivi al finanziamento di massicci programmi sociali. Sebbene il progressismo sud-americano abbia generato un nuovo tipo di estrattivismo «come combinazione di vecchi e nuovi attributi» (Gudynas, 2010), non si hanno modifiche sostanziali nella struttura attuale di accumulazione e, di fatto, non solo si mantiene, ma progredisce la «frammentazione territoriale», con aree circoscritte e destinate a *enclave* estrattive legate ai mercati globali. Di fatto, molte imprese statali di queste economie primario-esportatrici sembrano reagire e agire con logiche simili a quelle delle società transnazionali: depredazione ambientale e lesione di diritti sociali, senza redistribuzione di benefici – non solo economici – sul territorio. Gran parte delle maggiori o più gravi patologie dell'estrattivismo tradizionale si mantengono quindi invariate anche nel neo-estrattivismo.

L'iniziale transizione energetica sotto il Governo Correa si manifesta con crescenti investimenti in fonti di energia rinnovabile, che raggiungono un record di 243 miliardi di dollari nel 2010, crescendo a un tasso del 33% tra il 2002 e il 2009 (UNEP, 2011). A ciò si somma il manifestarsi dell'ingresso di grandi compagnie petrolifere ed energetiche tradizionali in progetti di energia rinnovabile (REN 21, 2011), con uno sviluppo più rapido di tecnologie e dispositivi per sfruttare queste fonti.

Di fronte ai problemi della matrice energetica dell'Ecuador dovuti alla dipendenza da poche fonti, all'aumento dell'uso di combustibili fossili e ai crescenti costi economici e ambientali dovuti a una scarsa pianificazione, il Governo propose di cambiare la matrice energetica come una delle strategie del *Plan Nacional del Buen Vivir* - PNBV (punto 6.7) 2009-2013 (Senplades, 2009) per contribuire alla costruzione di un paese post-petrolifero, sposando parte degli obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo Sviluppo Sostenibile e, nel 2016, presentando un primo Contributo Determinato a Livello Nazionale – dalla sigla inglese NDC – all'Accordo di Parigi nell'ambito della Convenzione Quadro delle Nazioni Unite sui Cambiamenti Climatici – UNFCCC –, con il quale l'Ecuador si è impegnato a raggiungere entro il 2025 una riduzione del 9% dei gas serra – GHG – nella produzione energetica, con tre linee d'azione specifiche: i) aumentare l'uso dell'energia rinnovabile; ii) rafforzare l'efficienza energetica e il cambiamento dei comportamenti di consumo; iii) promuovere e implementare la mobilità sostenibile avviando una serie di mega-progetti idroelettrici e legati agli idrocarburi – Raffineria del Pacifico –, orientando di fatto la modernizzazione della matrice energetica sulle due fonti principali che l'Ecuador ha sempre avuto: petrolio ed energia idroelettrica.

Per facilitare una graduale riduzione del peso economico, sociale e politico delle sovvenzioni ai combustibili fossili si attuarono due programmi principali: il PEC – *Programa Cocción Eficiente* –, una strategia innovativa di sussidio a lungo termine per diminuire l'uso del GPL mediante l'adozione volontaria di fornelli a induzione, e il PEE – *Programa de Eficiencia Energética* –, che si rivolgeva principalmente ai poli-*pipeline* dell'industria petrolifera e al pompaggio dell'acqua nel settore peschiero di produzione di gamberi. La transizione energetica del Paese porta quindi a una matrice che dipende ora, in prevalenza, dalla generazione idroelettrica di pochi

grandi impianti: 8 progetti idroelettrici<sup>4</sup> e un parco eolico, Villonaco – 16,5 MW – (MEER, 2014), con i quali l'88% dell'elettricità generata entro il 2021 avrebbe dovuto provenire da fonti idroelettriche – prima il 50% proveniva dall'idroelettrico e il 42% dal termoelettrico – (Conelec, 2012). Tuttavia, concentrando la maggior parte della generazione idroelettrica sul versante amazzonico, dove la stagione delle piogge va da aprile a luglio mentre i mesi di maggior richiesta di elettricità in Ecuador vanno da ottobre a dicembre, durante questi mesi gli impianti non hanno sufficiente portata per sfruttare tutto il loro potenziale, il che negli anni ha portato a frequenti *blackout* e mancanza di fornitura elettrica (Conelec, 2007, 2010). Anche il cambiamento climatico impatta sulla generazione di energia idroelettrica colpendo il deflusso, il flusso, l'erosione, la sedimentazione dei fiumi e gli ecosistemi chiave nella fornitura di servizi ambientali idrici (Vergara, 2005; Castro, 2011) con una maggiore variabilità e incertezza nella produzione (Ebinger, Vergara, 2011). Inoltre, la stessa attività vulcanica e sismica che caratterizzano il Paese possono influenzare le installazioni e il funzionamento delle centrali idroelettriche<sup>5</sup>.

### 3. Cambiamento della matrice energetica tra sostenibilità economica e ambientale e mitigazione del cambiamento climatico

Storicamente, nel sistema di approvvigionamento energetico dell'Ecuador, a parte l'energia idroelettrica e la biomassa tradizionale – per usi casalinghi –, le fonti di energia rinnovabile non hanno giocato un ruolo importante fino all'ultima decade, con progetti specifici favoriti dalla diffusione delle tecnologie e da incentivi internazionali per lo «sviluppo pulito». L'idea di cambiamento della matrice energetica dichiarata nel PNBV 2009-2013 si basava sulla strategia di: 1) aumentare la partecipazione delle fonti energetiche rinnovabili, a partire dai progetti idroelettrici già pianificati, «da eseguire senza indugio»; 2) promuovere progetti per l'utilizzo di altre energie come la geotermia, le biomasse, l'eolico e il solare; 3) costruire la Raffineria del Pacifico per ridurre le importazioni di derivati del petrolio e, piuttosto, esportarli; 4) aumentare l'efficienza dei trasporti; 5) ridurre le perdite tecniche nei processi di trasformazione dell'energia; 6) promuovere programmi di efficienza e risparmio energetico nei settori industriale e residenziale. Inoltre, nell'obiettivo 4 del PNBV, che si riferiva alla garanzia dei diritti della natura e alla promozione di un ambiente sano e sostenibile, il punto 4.3.3 mirava a raggiungere entro il 2013 un contributo del 6% delle energie alternative, diverse dall'idroelettrica, alla capacità elettrica totale installata (Senplades, 2009); obiettivo non confermato dalla matrice delineatasi al 2020. Di fatto, questa strategia puntava a un piano di espansione della produzione di elettricità per il periodo 2009-2020 basata su fonti idroelettriche (Conelec, 2009), di cui il 32% incentrato su un unico impianto, il Coca Codo Sinclair – 1500 MW –, costruito dalla società cinese Sinohydro tra le province di Napo e Sucumbíos – Amazzonia settentrionale – e attualmente sotto procedimento giudiziario per la presenza di gravi problemi negli otto distributori, più altri 40 problemi di costruzione identificati.

Sotto il Governo di Lenin Moreno, nel 2018 si crea anche il Ministero dell'Energia e delle Risorse Naturali Non Rinnovabili – MERNNR –, l'organo di governo delle politiche energetiche del Paese che include i vecchi ministeri di idrocarburi, miniere, elettricità ed energie rinnovabili, e la Segreteria degli Idrocarburi<sup>6</sup>, mentre il Ministero dell'Ambiente è incaricato di progettare politiche ambientali e coordinare strategie, progetti e programmi per la preservazione degli ecosistemi e l'uso sostenibile delle risorse naturali. Tra i principali obiettivi dichiarati nel Piano Nazionale di Sviluppo «*Toda una Vida*» 2017-2021 vi era aumentare l'efficienza e la produttività nell'uso delle risorse energetiche e minerarie, espandere l'uso efficiente della domanda di elettricità a livello nazionale aumentare la qualità, continuità, resilienza, sicurezza e copertura del servizio pubblico di elettricità, tra gli altri. Nel Piano Maestro dell'Elettricità – PME – 2018-2027 “presentato nello stesso periodo dal MERNNR” sono stati inclusi i progetti che contribuiranno all'espansione della copertura della domanda

<sup>4</sup> Coca Codo Sinclair – 1500 MW –, Delsitanisagua – 115 MW –, Manduriacu – 60 MW –, Mazar Dudas – 21 MW –, Minas San Francisco – 270 MW –, Quijos – 50 MW –, Sopladora – 487 MW –, Toachi Pilatón – 253 MW.

<sup>5</sup> Nel 2009 il complesso Agoyán - San Francisco ha chiuso le operazioni dell'impianto a causa dell'aumento dell'attività del vulcano Tungurahua.

<sup>6</sup> Le agenzie di regolamentazione del settore: i) Agenzia di Regolamentazione e Controllo delle Miniere; ii) Agenzia di Regolamentazione e Controllo degli Idrocarburi; iii) Agenzia di Regolamentazione e Controllo dell'Elettricità – ARCONEL.

di energia e di potenza energetica a breve, medio e lungo termine, e che fanno parte della politica del settore per attrarre l'impresa privata verso quattro tecnologie rinnovabili convenzionali e non – ERNC, idroelettrica, fotovoltaica, eolica e biomassa – per progetti da localizzare in diverse aree geografiche del Paese a seconda della risorsa primaria presente, del sito, delle condizioni ambientali e logistiche. Si identificano al rispetto tre sotto-blocchi: 1) centrali idroelettriche – concessioni a 30 anni; 2) centrali eoliche, solari e fotovoltaiche – concessioni a 25 anni; 3) centrali a biomasse, biogas e biogas da residui urbani – concessioni a 20 anni. Il processo di selezione pubblica attivato di recente mira nello specifico a dare concessioni per: 1) diversi progetti di energia rinnovabile non convenzionale – fino a una capacità complessiva di 500 MW –, tra cui piccoli generatori idroelettrici, fotovoltaici, eolici e a biomassa; 2) progetti focalizzati sul ciclo combinato del gas naturale nelle Province del Guayas e Santa Elena – fino a una capacità complessiva di 400 MW; 3) il potenziamento del Sistema di Trasmissione Nord-Orientale – STNO –, che permetterà di soddisfare parte della domanda energetica degli impianti petroliferi delle Province di Sucumbíos e Orellana col Sistema Nazionale Interconnesso – SNI – e ottimizzare gli eccedenti di energia idroelettrica per ridurre l'uso attuale di combustibili fossili per la generazione dell'energia necessaria al loro funzionamento. L'investimento complessivo stimato è di US\$ 1.861 milioni. Secondo quanto riportato dallo stesso MERNNR, delle 190 imprese internazionali interessate a investire in questi progetti di generazione elettrica in Ecuador – di Spagna, Francia, Germania, Danimarca, Russia, Cina, Corea, Canada, Stati Uniti, Argentina, ecc. –, 99 di esse si sarebbero già registrate per ottenere gli incartamenti relativi alle ERNC, 56 per il secondo blocco e 35 per il terzo.

Varie ricerche preliminari<sup>7</sup> mostrano un quadro abbastanza chiaro del potenziale energetico rinnovabile dell'Ecuador: l'energia idroelettrica alimentata dai fiumi sta per esaurirsi con le attuali centrali e soffre la pressione crescente del cambio climatico<sup>8</sup>; a causa della corrente di Humboldt non c'è potenziale di energia termica oceanica, per cui l'energia delle maree e delle onde è possibile con alcuni GW, ma ancora con pochi dati certi e interessando aree sensibili protette – Golfo di Guayaquil –; il potenziale geotermico non è stato sufficientemente indagato e richiede anni di studio con alti rischi di fallimento; l'energia eolica può essere sfruttata anche di notte e nella stagione invernale, ma ha un'impronta ecologica e un possibile rischio associato non trascurabili per l'avifauna; l'Ecuador ha le migliori condizioni sulla Terra di utilizzo dell'energia solare per le basse temperature relative delle altezze elevate e la minore diffrazione/assorbimento della radiazione solare da parte dell'atmosfera, con un potenziale teorico di circa 500 PWh/anno, cioè più di cinque volte la domanda globale di energia; per il potenziale di energia organica, nell'enorme area agricola dell'Ecuador, di 2,5 M.ha, si coltivano circa 80 tipi diversi di piante e si allevano animali di vario genere, per cui si potrebbe generare grande quantità di energia da residui vegetali, letame solido e liquido.

Entrando nello specifico delle azioni a seguire per il futuro, secondo la pubblicazione *Proyectos Bloque ERNC - Energía Renovable No Convencional - Proyectos Energéticos Ecuador* del MERNNR – dicembre 2021 – l'Ecuador ha un potenziale sfruttabile su tutto il territorio continentale di 660 MWp fotovoltaici, considerando luoghi con un alto livello di irradiazione, fattibilità di connessione e aree che non presentano limitazioni ambientali, sociali o di altro genere. Anche l'energia eolica si presenta come una delle tecnologie con un alto potenziale tecnico ed economico, peraltro caratterizzata da una tendenza al ribasso in termini di costi d'installazione e, in certe aree, con un grande potenziale di rendimento, misurato in diversi siti che attualmente già possiedono misure certificate per un loro sviluppo. Dall'«Inventario delle risorse energetiche dell'Ecuador per la produzione di energia elettrica - 2015», realizzato dall'Agenzia di Regolazione e Controllo dell'Elettricità (ARCONEL, 2015), è stato identificato che il più grande potenziale idroelettrico – 9,93GW – si trova nel versante amazzonico; tuttavia, per le ragioni già illustrate, si ritiene necessario cercare lo sviluppo di generazione elettrica anche sul versante del Pacifico – seppur con un potenziale inferiore, di 3,5GW – per compensare la poca produzione delle centrali elettriche amazzoniche tra i mesi di gennaio a maggio e ridurre gli squilibri di generazione durante la stagione delle piogge in Amazzonia. Infine, in Ecuador il maggior rendimento di biomassa per la

<sup>7</sup> Cfr. Golla S., Gerke S. (2018) e Agencia de Regulación y Control de Energía y Recursos Naturales No Renovables (2021).

<sup>8</sup> In Ecuador possono darsi siccità medio-gravi nelle Ande centrali e meridionali, con una riduzione della produzione energetica delle principali centrali fino al 27% rispetto alle condizioni normali (Vergara e altri, 2009), come nel novembre 2009, quando il bacino del fiume Paute raggiunse uno dei più alti livelli di acqua bassa che impedì alla centrale elettrica locale di generare energia producendo una serie di *blackout* per tre mesi, con varie perdite nella produzione e nell'economia del Paese.

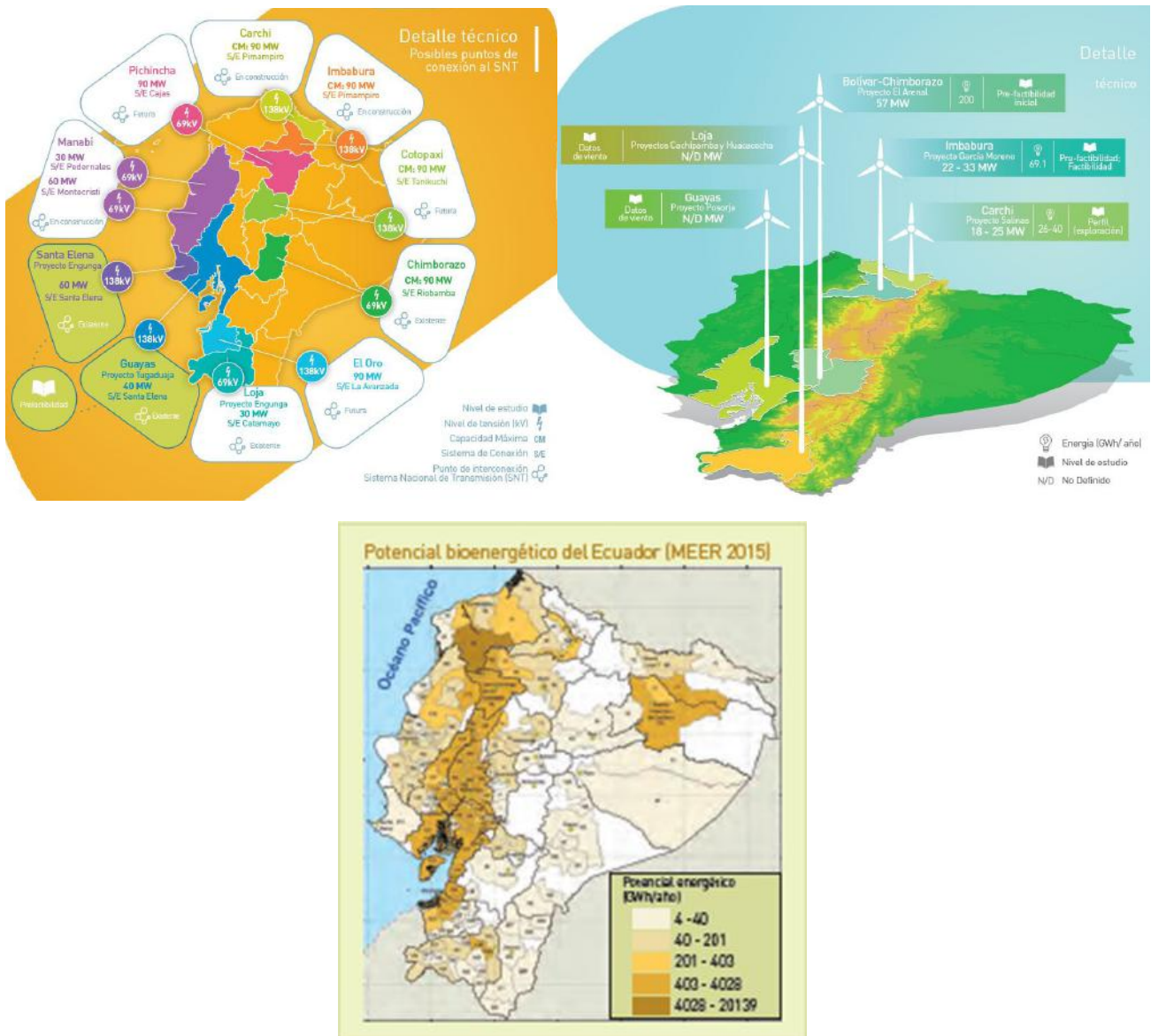


Fig. 2 Dettaglio dei progetti di fotovoltaico in Ecuador. Fonte: MERNNR (dic. 2021).

generazione di elettricità proverrebbe principalmente dalla lavorazione della canna da zucchero e della palma africana; ma, mentre la prima viene già usata per la generazione di elettricità, la biomassa da palma africana per olio o da banano, riso e cacao rappresentano risorse con buon potenziale energetico ancora non sfruttate per questi scopi, come anche caffè, prodotti forestali, mais duro, cuore di palma, ananas, residui di allevamenti di pollame, suini e latte vaccino.

Le opportunità di mitigare il cambiamento climatico sono in questo caso legate a una gestione efficiente delle energie rinnovabili, che possono costituire un grande vantaggio se sfruttate con sistemi di generazione su scala adeguata. Nel caso, per esempio, delle centrali idroelettriche su larga scala, nonostante producano energia senza causare emissioni presentano altre problematiche complesse come la gestione dei bacini, il possibile spostamento umano e l'impatto diretto causato sul territorio fisico, o da questo sulla stessa struttura dell'impianto, che spesso si traduce in cedimenti e perdite poderose di risorse. Diversi sistemi di piccola e media scala potrebbero rappresentare concretamente un'alternativa più praticabile e conveniente in termini di maggiore efficienza e minore impatto ambientale, oltre a favorire forme di gestione a livello locale e comunitario che genererebbero maggiori opportunità di lavoro e maggiore responsabilità per gli attori locali, chiamati a svolgere un ruolo importante nello sviluppo di energia pulita per l'approvvigionamento del proprio territorio e



della propria comunità. I generatori di elettricità che funzionano con biodigestori o l'uso di gas generati nelle discariche offrono altre opportunità che possono essere rilevanti per alcuni settori e certi tipi di utenti, costituendo altre importanti opzioni per diversificare le fonti di energia.

#### 4. Conclusioni

Nel contesto ecuadoriano, promuovere una transizione energetica significa investire una buona parte delle eccedenze degli alti prezzi del petrolio dei periodi di «*bonanza petrolera*» e i risparmi generati da una auspicabile concentrazione dei sussidi in un progressivo e deciso cambio della matrice con l'adozione della tecnologia delle energie rinnovabili con il maggior potenziale, che sono: l'energia geotermica, con impianti a condensazione e a ciclo binario; la bioenergia, con tecnologia di co-combustione; l'energia solare concentrata – CSP –; moduli fotovoltaici per uso residenziale, commerciale e su larga scala; turbine eoliche *onshore*; e l'energia solare termica, con impianti a condensazione e a ciclo binario.

Tuttavia, il modello estrattivo recentemente annunciato consoliderebbe in parte la reprimarizzazione dell'economia, mantenendo vivo il ruolo degli idrocarburi e scommettendo su un nuovo protagonismo del settore minerario, ma lavorando anche sull'idea di diversificare la matrice energetica con risorse non convenzionali per iniziare un progressivo distacco dalla dipendenza da combustibili fossili sia per quanto riguarda l'approvvigionamento energetico che nell'incamerare risorse per l'economia nazionale e la macchina dello sviluppo. Ma ad oggi il Paese stenta a prendere una posizione chiara che significhi una diminuzione programmata del settore estrattivistico classico e un diverso approvvigionamento energetico, che tante distorsioni economiche, sociali e ambientali hanno arrecato al sistema-Paese. La pianificazione strategica della matrice energetica deve promuovere un cambiamento olistico del sistema, tecnologico e infrastrutturale ma anche proprio di visione e di concezione dei sistemi energetici, che trascenda la tendenza tradizionale di preferire mega-progetti centralizzati per la generazione di energia – come le grandi centrali idroelettriche – rispetto a sistemi energetici diversificati e decentralizzati – territorialmente distribuiti – basati su fonti energetiche rinnovabili, che offrono vantaggi alla matrice energetica in termini di minore concentrazione della generazione, migliore gestione dei rischi associati a fenomeni naturali e cambio climatico, e un approvvigionamento energetico più stabile e più capillarmente diffuso.

Ci sono ancora dubbi su come questo modello sarà messo in pratica e, soprattutto, come e quando inizierà una reale e tangibile transizione verso un'economia «verde». La sfida di sostituire i combustibili fossili come principale fonte di energia in Ecuador deve basarsi su una diversificazione delle tante opzioni a disposizione attraverso un modello di pianificazione allo sviluppo a lungo termine e coordinato degli aspetti tecnologici, economici, sociali, ambientali e politici, con aumento di investimenti dedicati e decisioni politiche che invitano sia il settore pubblico che quello privato a interessarsi a progetti energetici con enfasi in un uso più efficiente dell'energia, nell'autosufficienza energetica e nel consolidamento di un sistema energetico più sostenibile, sicuro e accessibile per tutti. Questa «maledizione» potrebbe diventare quindi un'opportunità (Stiglitz, 2011) se si rimane coerenti con la prospettiva costituzionale ecuadoriana del «*buen vivir*» – *sumack kawsai* –, delineando una strategia che vada verso un'economia post-estrattivistica sulla carta e nei fatti, che concili gli obiettivi economici di crescita e sviluppo con quelli di preservazione dell'ambiente, e li «subordini» alle leggi di funzionamento dei sistemi naturali senza perdere di vista il rispetto della qualità di vita di territori e comunità. Se questo non si raggiungerà, si manterranno vivi, inevitabilmente, sia la maledizione delle risorse naturali che il paradosso dell'abbondanza.

#### Bibliografia

- Agencia De Regulación y Control De Energía y Recursos Naturales No Renovables, *Panorama Eléctrico*, seconda edizione, gennaio 2021.
- AIHE - Asociación de la Industria Hidrocarburífera del Ecuador, *El Petróleo en Cifras 2019*, marzo 2020.
- ARCONEL - Agenzia di Regolamentazione e Controllo dell'Elettricità, *Ecuador - Estadística del Sector Eléctrico Ecuatoriano 2015*, Quito, 2015.

- Auty R., *Sustaining Development in Mineral Economies: The resource curse thesis*, Routledge, Taylor and Francis Group, 1993.
- BCE - Banco Central Ecuador, *Información Estadística Mensual No.1914*, agosto 2011.
- BCE - Banco Central Ecuador, *Producción Nacional de Petróleo Crudo y sus Derivados*, ([www.bce.fin.ec/docs.php?path=/home1/estadisticas/bolmensual/IEMensual.jsp](http://www.bce.fin.ec/docs.php?path=/home1/estadisticas/bolmensual/IEMensual.jsp), ultimo acceso 5/09/2011).
- CEDA - Centro Ecuatoriano de Derecho Ambiental, *Ecuador ¿estamos en transición hacia un país pospetrolero?*, Quito, 2012.
- Castro M., *Hacia una matriz energética diversificada en Ecuador*, Quito, Centro Ecuatoriano de Desarrollo Ambiental, 2011.
- CONELEC - Consejo Nacional de Electricidad, *Estadística del sector eléctrico ecuatoriano 2012*, Quito, 2012.
- CONELEC - Consejo Nacional de Electricidad, *Estadística del Sector Eléctrico Ecuatoriano. Período 1990-2008*, Quito, 2010.
- CONELEC - Consejo Nacional de Electricidad, *Plan Maestro de Electrificación 2009-2020*, Quito, 2009.
- CONELEC - Consejo Nacional de Electricidad, *Plan Maestro de Electrificación 2007-2016*, Quito, Consejo Nacional de Electricidad Ecuador, 2007.
- Ebinger J., Vergara W., *Climate Impacts on Energy Systems: Key Issues for Energy Sector Adaptation*, World Bank, 2011 ([openknowledge.worldbank.org/handle/10986/2271](http://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/2271) License: CC BY 3.0 IGO).
- Golla S., Gerke S., *Primer Estudio para una Transición Energía Sostenible del Ecuador “El fin del Petróleo”*, in «Revista Técnica “energía”», 2018, 14, pp. 246-255.
- Gudynas E., *The New Extractivism of the 21st Century Ten Urgent Theses about Extractivism in Relation to Current South American Progressivism*, Washington DC, Americas Program Report, 21 gennaio 2010, pp. 1-14.
- MEER - Ministerio de Electricidad y Energía Renovable, *Plan estratégico Nacional 2014-2017*, Quito, Ministerio de Electricidad y Energía Renovable, 2014.
- Ministerio de Energía y Recursos Naturales No Renovables, *Proyectos Bloque ERNC. Energía Renovable No Convencional - Proyectos Energéticos Ecuador*, diciembre 2021.
- Petroecuador, *Informe Estadístico 1972-2006*. Quito, Petroecuador, 2007.
- REN 21 - Renewable Energy Policy Network for the 21st Century, *Renewables 2011 Global Status Report*, Paris, REN 21 Secretariat, 2011.
- Sala-I-Martin X., Subramanian A., *Addressing the Natural Resource Curse: An Illustration from Nigeria*, in «IMF Working Paper», 2003.
- SENPLADES - Secretaría Nacional de Planificación del Desarrollo, *Plan Nacional para el Buen Vivir 2009-2013: Construyendo un Estado Plurinacional e Intercultural*, versione ridotta, prima edizione, Quito, Senplades, 2009.
- Stiglitz J.E., *Rethinking Development Economics*, in «The World Bank Research Observer», Agosto 2011, 26, 2, pp. 230-236 ([doi.org/10.1093/wbro/lkr011](https://doi.org/10.1093/wbro/lkr011)).
- UNEP - United Nations Environment Programme, *Towards a Green Economy: Pathways to Sustainable Development and Poverty Eradication*, 2011 ([www.unep.org/greeneconomy](http://www.unep.org/greeneconomy)).
- Vergara W., *Adapting to Climate Change Lessons Learned, Work in Progress, and Proposed Next Steps for the World Bank in Latin America. Latin America and the Caribbean Region*, «Sustainable Development Working Paper 25», Washington DC, The World Bank, 2005.
- Vergara W., Deeb A., Valencia A., Haeussling S., Zarzar A., Bradley R., Francou B., *The Potential Consequences of Rapid Glacier Retreat in The Northern Andes*, in Vergara W. (a cura di), *Assessing the Potential Consequences of Climate Destabilization in Latin America*, Washington DC, The World Bank, 2009, pp. 59-68.
- Villavicencio A., *Un cambio neodesarrollista de la matriz energética. Lecturas críticas*, in «Letras Verdes», 2011, 20, pp. 267-287.



## Transizione energetica e petrolio

Domenico de Vincenzo<sup>1</sup>

### 1. Transizione energetica e prezzo del petrolio

Il prezzo del petrolio è storicamente in relazione con l'andamento della transizione energetica dai combustibili fossili alle energie rinnovabili: è la variabile indipendente, che determina l'ammontare degli investimenti non solo nelle diverse fasi produttive e di trasformazione del greggio, ma anche nelle rinnovabili. Con il prezzo del petrolio alto si hanno più investimenti all'interno del sistema petrolifero: è accaduto, per esempio, a partire dai primi anni 2000, negli Stati Uniti con lo sfruttamento di costosi giacimenti non convenzionali di *tight oil* (de Vincenzo, 2019). Con un prezzo basso, al contrario, gli investimenti – soprattutto nell'*upstream* – si riducono. Ma con prezzo alto del petrolio si registrano anche più investimenti in rinnovabili. Il contrario ovviamente accade con i prezzi bassi (de Vincenzo, 2020a) o almeno accadeva fino alla metà degli anni Dieci del 2000, quando a un calo del prezzo del petrolio corrispondeva perlomeno un rallentamento della crescita delle rinnovabili. In effetti, il prezzo del petrolio trascina con sé anche i costi dell'energia elettrica prodotta con combustibili fossili. Per cui quando il prezzo del petrolio – nonché di gas e carbone – cresce, cresce anche il prezzo dell'energia elettrica; allo stesso tempo, il costo livellato dell'energia – Levelized Cost of Energy, LCOE –<sup>2</sup> prodotta con le rinnovabili non cresce in maniera direttamente proporzionale, in quanto la materia prima – sole, vento, ecc. – non ha un costo, per cui il costo marginale di produzione è pari a zero (Lewis, 2019). Peraltro, si registra una progressiva crescita della tecnologia, che fa calare velocemente il LCOE delle rinnovabili. Ancora nel primo decennio degli anni 2000, il LCOE delle rinnovabili era superiore a quello dei combustibili fossili (Lazard, 2009), ma nel giro di pochi anni la situazione ha avuto una evoluzione tale da ribaltarne le sorti (Lazard, 2021) – fig. 2.

In tal modo, anche con bassi prezzi del petrolio – come quelli riscontrati a partire dalla seconda metà del 2014 – risulta conveniente investire in rinnovabili piuttosto che in petrolio, in quanto il differenziale di redditività tra petrolio e rinnovabili tende a ridursi: si riduce la redditività dei combustibili fossili e cresce la redditività delle rinnovabili. Inoltre, le politiche di mitigazione del cambiamento climatico, che cominciano a essere significative a partire dai primi anni 2000 – non bisogna dimenticare che il protocollo di Kyoto del 1997 entra in vigore solo nel 2005 – e la sempre maggiore sensibilità verso gli effetti del riscaldamento globale intensificano gli investimenti in energia rinnovabile anche con prezzo del petrolio basso. Le sempre più stringenti politiche di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> – attuate anche attraverso l'uso dell'*Emission Trading System*, il sistema di diritti di emissione negoziabili – hanno portato al progressivo aumento del costo del carbonio<sup>3</sup>, che sta spingendo

<sup>1</sup> Università di Cassino e del Lazio Meridionale.

<sup>2</sup> Il LCOE di una data tecnologia è il rapporto tra i costi di produzione e la generazione di elettricità, per la durata del funzionamento della tecnologia stessa, attualizzati a un anno comune, usando un tasso di sconto che riflette il costo medio del capitale. Per una piena confrontabilità del dato, vengono anche esclusi dal computo tutti i sussidi previsti per le diverse fonti.

<sup>3</sup> In Ue, il prezzo del carbonio è passato dai 33 €/tonnellata di gennaio 2021 agli 83 €/tonnellata del gennaio 2022.

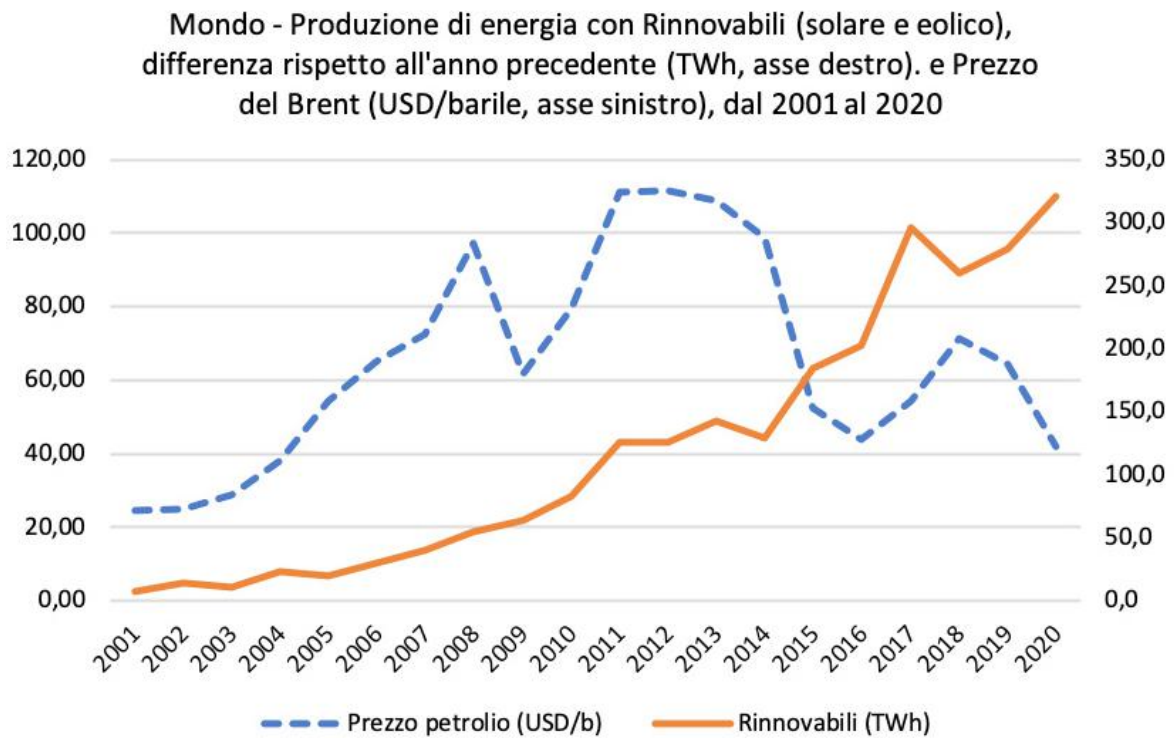


Figura 1. Mondo. Produzione di energia da rinnovabili – solare e eolico –, differenza rispetto all’anno precedente – Exajoule, asse sinistro – e prezzo del Brent – \$/barile, asse destro –, dal 2001 al 2020. Fonte: elaborazione a cura dell’autore su dati BP.

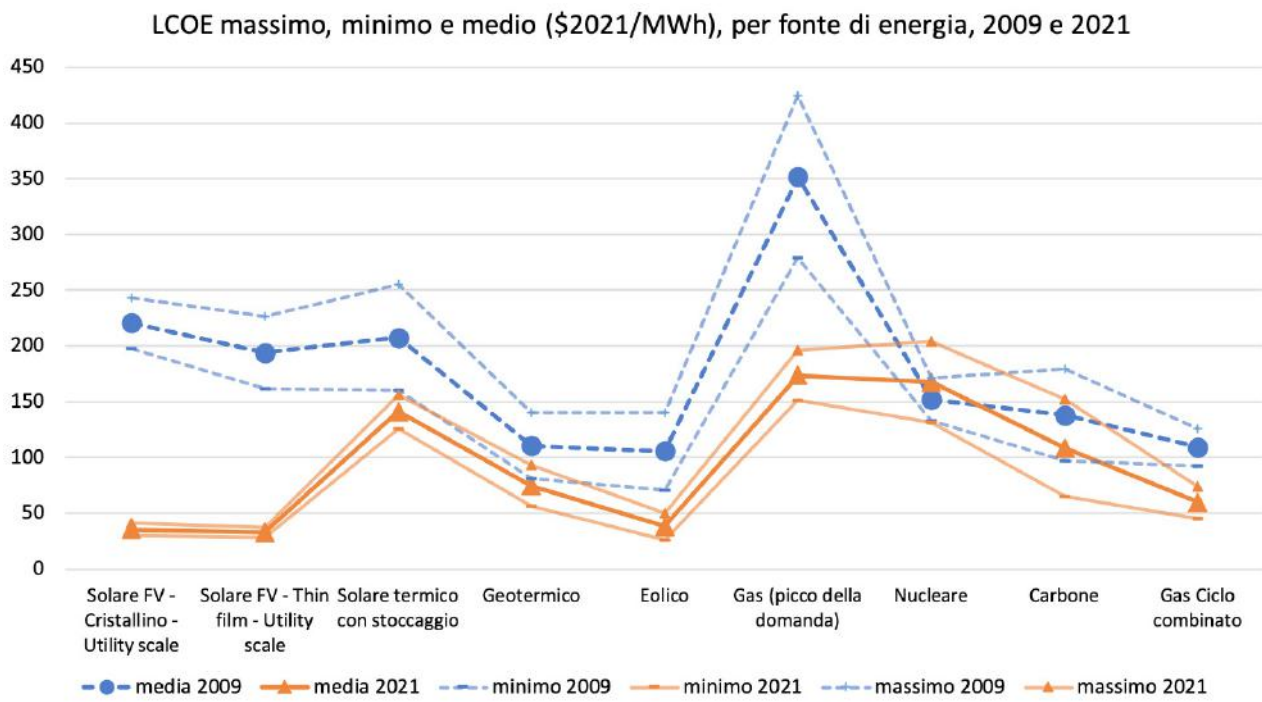


Figura 2. Mondo. Levelized Cost of Energy – LCOE – minimo, massimo e medio – \$2021/MWh –, per fonte di energia, 2009 e 2021. Fonte: elaborazione a cura dell’autore su dati Lazard, 2009 e Lazard, 2021.

le compagnie petrolifere a intraprendere azioni per la riduzione di tali emissioni nei processi produttivi, come vedremo nel prossimo paragrafo.

Un primo segnale di parziale disaccoppiamento tra prezzo del petrolio e investimenti in rinnovabili lo abbiamo nel 2015, quando, nonostante il crollo del prezzo del petrolio, l'aggiunta di capacità di generazione di energia elettrica con solare e eolico continua il suo percorso di crescita, rafforzato in seguito dalla ripresa del prezzo del greggio del 2017-2018 – fig. 1. Gli ultimi due anni del periodo considerato sono, verosimilmente, il segnale di un ulteriore cambio di rotta. Infatti, il nuovo calo del prezzo del petrolio registrato tra 2019 e 2020, vede nuovamente e in maniera più chiara divergere la curva del prezzo e quella della nuova capacità di generazione delle rinnovabili: la prima piega in basso, la seconda in alto. La pandemia COVID-19, che ha provocato un crollo della domanda di energia, in effetti, non ha influito in egual misura sul petrolio e sulle rinnovabili, che hanno conservato posizioni più solide in merito alla produzione e agli investimenti (de Vincenzo, 2020b; de Vincenzo, 2021; de Vincenzo, 2022).

## 2. Investimenti in rinnovabili e società petrolifere

A maggio 2021, la International Energy Agency – IEA – pubblica il rapporto *Net Zero by 2050. A Roadmap for the Global Energy Sector* (IEA, 2021), nel quale si afferma che «There is no need for investment in new fossil fuel supply in our net zero pathway» (p. 21). Questa perentoria affermazione dell'IEA, che per decenni ha protetto il sistema del petrolio, ha reso irrequieto il sistema del petrolio stesso, in quanto l'IEA è in grado di determinare le scelte degli investitori o comunque di segnare la strada (Denning, 2021). Se l'IEA afferma che, per raggiungere il *net zero* – cioè la neutralità tra emissioni di carbonio e suo assorbimento – non occorre più investire in petrolio, quest'ultimo rischia di vedersi sottrarre un po' di affidabilità. La spinta contenuta in questo rapporto a investire in alternative ai combustibili fossili, dopo aver abbandonato gli investimenti nel petrolio, sta a indicare che le alternative al petrolio e ai combustibili fossili sono potenzialmente in grado di sostituire questi ultimi, come capacità produttiva e programmabilità.

Quello dell'IEA sembra un implicito invito alle compagnie petrolifere a dirottare parte degli investimenti verso le rinnovabili, poiché la loro crescita è un dato acquisito, e perché rappresentano un ottimo investimento, anche per le *majors* petrolifere (Lewis, 2019), che da *oil company* potrebbero ben presto trasformarsi in *energy company*.

Una classificazione delle compagnie petrolifere in base al loro impegno nella transizione energetica può essere fatta per grandi linee tra società europee e statunitensi. Queste ultime, infatti, non hanno lo stesso livello di pressione politica relativa alla decarbonizzazione che troviamo in Europa – e in UE in particolare – (Johnston e altri, 2020), per cui sono meno interessate agli investimenti in rinnovabili e più propense a puntare verso una riduzione delle emissioni di gas serra, soprattutto attraverso la cattura e stoccaggio del carbonio – CCS – (OGCI, 2021).

Le compagnie petrolifere, in generale, non amano investire in rinnovabili, anche e soprattutto perché la dimensione degli investimenti – quindi anche delle entrate – è decisamente sottodimensionata se comparata a quella dell'*upstream* petrolifero. Quando si interessano alle rinnovabili, spesso puntano su megaprogetti come quelli relativi all'eolico *offshore*, che hanno una «scala» finanziaria compatibile con gli investimenti praticati dalle compagnie petrolifere (Pickl, 2019); o, al limite, sui biocombustibili, più congeniali con il tipo di materia prima trattata dalle compagnie petrolifere (IEA, 2020); o sull'idrogeno «blu», ottenuto dal gas naturale con CCS – dunque, mantenendo pienamente in vita uno degli *assets* tradizionali delle *oil company*. Inoltre, le compagnie petrolifere vengono premiate dagli investitori perché pagano dividendi a breve termine, mentre le società che sviluppano progetti rinnovabili ricevono valutazioni elevate per i rendimenti a lungo termine, visto che nel breve periodo spesso soffrono perdite annuali (Salzman, 2020). Quindi, passare alle rinnovabili non è ben visto dagli investitori delle compagnie petrolifere anche per questa ragione<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> La BP, per esempio, che era stata una pioniera tra le compagnie petrolifere nel campo delle rinnovabili sin dal 1980, nel 2010 ha dovuto cedere la quasi totalità dei propri impegni in rinnovabili nel 2010, a seguito di investimenti prematuri in rinnovabili nei primi anni 2000 e anche come conseguenza dell'incidente *Deep Water Horizon* del 2010 (Pickl, 2019).

Anche se, soprattutto tra 2020 e 2021, le compagnie petrolifere europee – prima fra tutte la norvegese Equinor<sup>5</sup>, ma anche ENI, Shell, Total e BP – hanno fatto dichiarazioni di piena adesione ai principi dell’Accordo di Parigi o hanno intrapreso nuovi progetti a basse o nulle emissioni di carbonio (Slav, 2022), in alcuni casi vendendo giacimenti petroliferi (Krauss, 2020), ci sono tre elementi che ci fanno dubitare circa l’effettivo impegno delle *majors* petrolifere nella transizione energetica.

1. Nel dichiarare il proprio impegno per raggiungere l’obiettivo *net zero*, talune compagnie – tra queste, Shell, come vedremo nel prossimo paragrafo, e Total – usano la riduzione delle intensità di emissioni e non già delle emissioni totali – come si propongono di fare ENI, Equinor e BP. L’intensità di emissioni è misurata come emissione per unità di prodotto, per cui una loro riduzione non implica necessariamente un calo dei valori assoluti di emissioni.
2. Alcune compagnie agiscono sugli *Scope 1* e *2* e non sullo *Scope 3*<sup>6</sup>. Sugli *Scope 1* e *2* si agisce soprattutto con la CCS. Ma è lo *Scope 3* quello maggiormente impattante dal punto di vista ambientale, per quanto riguarda i derivati del petrolio e il gas naturale, in quanto il loro consumo produce l’85% delle emissioni di gas serra provenienti dal settore degli idrocarburi (Asmelash, Gorini, 2021). Ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> nei processi produttivi e continuare a vendere benzina, kerosene o diesel, non è certo il comportamento più opportuno per mitigare gli effetti del cambiamento climatico.
3. La quota di investimenti in «transizione», rispetto al totale degli investimenti delle compagnie petrolifere, spesso non supera l’1%: le azioni a breve termine non sono allineate con gli obiettivi *net zero* annunciati (Bouso, 2018).

E questa è solamente la punta dell’iceberg. Infatti, l’attenzione si concentra spesso su un numero limitato di *supermajors* private o grandi compagnie pubbliche internazionali – *International National Oil Companies*, INOCs. Ma l’industria petrolifera è molto più grande: le *supermajor* rappresentano il 12% delle riserve di petrolio e gas, il 15% della produzione e il 10% delle emissioni stimate dalle operazioni dell’industria. Le compagnie petrolifere nazionali – *national oil companies*, NOC –, interamente o in maggioranza possedute dai governi nazionali, rappresentano oltre la metà della produzione globale e una quota ancora maggiore delle riserve. Esistono alcune NOC ad alte prestazioni, ma molte sono mal posizionate per adattarsi ai cambiamenti nelle dinamiche energetiche globali (IEA, 2020).

### 3. La transizione energetica «forzata» delle compagnie petrolifere

Negli ultimi anni, dunque, le scelte delle compagnie petrolifere sono cambiate, più o meno forzatamente, in parte spinte da un’opinione pubblica sempre più attenta alla questione climatica, in parte perché le politiche internazionali e nazionali premono con legislazioni sempre più stringenti, per una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Due casi esemplificativi e emblematici di ciò che sta accadendo nell’ambito delle *majors* del petrolio in relazione alla transizione energetica: sono quelli di Royal Dutch Shell – dal 2022, solo Shell – e di ExxonMobil. A maggio 2021, un tribunale dei Paesi Bassi ha condannato Royal Dutch Shell a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> del 45% rispetto al 2019. In effetti, la corte ha imposto di ridurre i valori assoluti di carbonio, non le intensità, come previsto dai piani di Royal Dutch Shell. La riduzione delle emissioni di carbonio nei valori assoluti, ovviamente, è vista dalla multinazionale del petrolio come impossibile da ottenere senza una contrazione dei guadagni dell’azienda (Bouso e altri, 2021). Si tratta del primo caso, almeno in Europa, in cui un’azienda viene obbligata da un tribunale a ridurre le emissioni di gas serra, ma non solo relativamente alla produzione, bensì anche durante il consumo dei combustibili fossili da essa prodotti – *Scope 3*. E potrebbe essere la prima

<sup>5</sup> Si tratta della Statoil, che nel 2018 decide di cambiare denominazione in Equinor – Equity + Norway – proprio per rimarcare che gli interessi della società sono non solo verso petrolio e gas, ma anche verso strategie più «eque», a basse emissioni di carbonio ([www.equinor.com/en/news/15mar2018-statoil.html](http://www.equinor.com/en/news/15mar2018-statoil.html)).

<sup>6</sup> All’interno del *Greenhouse Gas Protocol* – un particolare *Life Cycle Assessment* relativo alle emissioni di gas serra provenienti dalle attività produttive –, lo *Scope 1* è riferito alle emissioni di gas serra dirette, derivate dalle attività produttive dell’impresa; lo *Scope 2* sono le emissioni indirette prodotte dal consumo di energia elettrica durante le attività produttive; lo *Scope 3* è relativo alle emissioni indirette prodotte a monte e a valle del processo produttivo e riguardano anche l’uso o il consumo del prodotto stesso – nel caso delle *oil companies*, derivati del petrolio e gas naturale – (WRI, WBCSD, 2013).

sentenza di una lunga serie e può funzionare da volano alla proattività delle *majors* petrolifere (McFarlane, 2021). Peraltro, le compagnie petrolifere non possono più arroccarsi dietro il «non sapevamo», in quanto la correlazione tra emissioni di CO<sub>2</sub> e riscaldamento globale è ormai abbondantemente dimostrata e, peraltro, le compagnie petrolifere ne erano a conoscenza già da oltre un trentennio (Grasso, Vergine, 2020; Grasso, 2019). Per quanto riguarda Shell, ciò sarebbe provato da un documento riservato del 1988, nel quale si dimostra ampia conoscenza degli effetti delle emissioni di CO<sub>2</sub> in atmosfera e sul cambiamento climatico<sup>7</sup>.

Passando al caso di ExxonMobil, nonostante abbia annunciato piani di riduzione delle emissioni di gas serra (ExxonMobil, 2020), non ha mai avuto grande interesse per gli investimenti nelle energie rinnovabili, contrariamente ad altre *majors* (Pickl, 2019; Murray, 2020; Rystad Energy, 2021), essendo più interessata alla CCS. A maggio 2021, BlackRock, una delle più grandi società di investimento al mondo con ampi interessi nel campo dell'energia e secondo azionista di ExxonMobil, ha appoggiato, insieme ad altri grandi gruppi di investimento come Vanguard e State Street, la scalata al consiglio di amministrazione di ExxonMobil di un relativamente piccolo e sconosciuto *hedge-fund*: Engine no. 1. Questo fondo, finanziato da attivisti ambientali, che si prefiggono di ottenere i vantaggi di buoni investimenti, insieme al miglioramento della qualità ambientale, è proprietario di appena 50 milioni di dollari di azioni di ExxonMobil – su 250 miliardi di dollari di capitale –, ma è riuscito a conquistare tre consiglieri d'amministrazione su dodici. L'intenzione è quella di imprimere una svolta «ambientalista» alla multinazionale, spingendola a investimenti verso le rinnovabili e alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> (Denning, 2021; Phillips, 2021).

#### 4. Conclusioni

Il ciclo del prezzo del petrolio che porta a una crescita/riduzione degli investimenti in rinnovabili potrebbe essere stato definitivamente interrotto nel 2019-2020, per cui, secondo coloro che hanno fiducia nella transizione energetica, il sistema dei combustibili fossili è destinato a una progressiva e ineluttabile uscita dal mercato, che si evidenzerebbe immediatamente in una riduzione del prezzo del petrolio e in un crollo degli investimenti nell'*upstream* petrolifero. Vero è che alcuni settori cosiddetti *hard-to-abate* – cioè quei settori, come acciaierie, trasporti aerei e navali, petrolchimica, che difficilmente possono convertire in tempi brevi la loro struttura produttiva basata sui combustibili fossili su una basata sulle rinnovabili – dovranno necessariamente continuare a domandare carbone o petrolio o gas, ma la tendenza dovrebbe sperabilmente essere quella di un progressivo loro abbandono.

Al contrario, i detrattori della transizione energetica avanzano l'ipotesi che il petrolio e i combustibili fossili non sono così facilmente sostituibili. Le tecnologie per la sostituzione del petrolio potrebbero essere costose e impraticabili – per esempio, a causa della scarsità di materie prime necessarie per la produzione di batterie per lo stoccaggio dell'energia – e ci si potrebbe rendere conto di ciò troppo tardi, quando – con il petrolio diventato uno *standed asset* – anni di sottoinvestimenti nell'*upstream* petrolifero potrebbero portare a una scarsità energetica senza precedenti, dopo un periodo di abbondanza appena vissuto (Messler, 2021). Altre interpretazioni pongono l'accento sul fatto che le *majors* petrolifere non hanno alcuna intenzione di abbandonare il loro *core business* – petrolio e gas –, visto l'andamento crescente degli investimenti previsti nell'*upstream* fino al 2030 (OPEC, 2021). Anche l'interesse mostrato per la produzione di idrogeno blu non farebbe altro che permettere

<sup>7</sup> Si tratta di un rapporto dal titolo *The Greenhouse effect* (Jacobs e altri, 1988), già completato nel 1986, che è stato ritrovato dal giornalista olandese Jelmer Mommers ([climatefiles.com/shell/1988-shell-report-greenhouse/](https://climatefiles.com/shell/1988-shell-report-greenhouse/)). In questo documento si afferma (p. 10) senza ombra di dubbio che «Although CO<sub>2</sub> is emitted to the atmosphere as a consequence of several processes, e.g. oxidation of humic substances and deforestation, the main cause of increasing CO<sub>2</sub> concentrations is considered to be fossil fuel burning». Inoltre, si chiarisce (p. 28), tra le altre cose, che «The changes in climate, being considered here [...] may be the greatest in recorded history». Peraltro, Shell era stata anticipata da Exxon, che nel 1982 formulò l'ipotesi che entro il 2060 i livelli di emissione di CO<sub>2</sub> avrebbero raggiunto le 560 parti per milione – ppm –, il doppio del livello preindustriale, e ciò avrebbe fatto aumentare le temperature medie della Terra di circa 2°C rispetto ai livelli attuali e molto di più rispetto a quelli preindustriali (Franta, 2018). Si tenga conto che l'IPCC venne istituito nel 1988. Il rapporto di Exxon lo si ha ben dieci anni prima della firma della UNFCCC, la convenzione quadro sul clima firmata a Rio de Janeiro nel 1992, durante l'*Earth Summit*, per la cui approvazione si fece ricorso al cosiddetto «principio di precauzione», non avendo la certezza della correlazione tra emissioni di CO<sub>2</sub> e cambiamento climatico.



al sistema del petrolio conservare le proprie posizioni all'interno del sistema energetico globale (Slav, 2021). Detto ciò, possiamo comunque affermare che le scelte aziendali delle compagnie petrolifere cambieranno decisamente lungo gli anni Venti, per affrontare le richieste di politiche di contenimento delle emissioni di gas serra, ma anche perché la necessità di diversificare gli investimenti si farà sentire sempre di più. Con la progressiva elettrificazione dei trasporti e la sostituzione delle fonti fossili con le rinnovabili – ma anche col nucleare e fatto salvo in parte il gas naturale – la trasformazione da *oil company* in *energy company* è l'esito più probabile che possiamo immaginare. Il primo passo per le compagnie petrolifere potrebbe essere quello di dividere gli investimenti sulle rinnovabili da quelli nel settore *oil & gas*, in quanto, come si è detto, sono attività che si muovono secondo logiche diverse e, inoltre, gli investitori ESG<sup>8</sup> sono più propensi a investire in rinnovabili senza dover acquistare azioni di società coinvolte nella produzione di idrocarburi. L'ENI, per esempio, ha pionieristicamente inaugurato questa scelta e, a partire dal 2022, ha scorporato il settore energia – rinnovabili, vendita di energia elettrica e gas, mobilità elettrica – da quello più propriamente legato alla produzione di idrocarburi, creando la società *Plenitude*, con il proposito che diventi a zero emissioni – *Scope 3* –, entro il 2040 (Serrao, 2021).

Il passaggio da una energia fossile a una rinnovabile potrebbe avvenire nel modo in cui l'economia delle risorse prevedeva: nel momento in cui carbone petrolio e gas diventano degli *stranded assets*, restano sotto terra e non importa affatto quanta di questa materia prima energetica sia rimasta inutilizzata o *unburned*: è solo una curiosità geologica, non un fatto economico (Aldemann, 1989). Ma forse non avverrà, come l'economia delle risorse prevedeva, attraverso i «normali» meccanismi di mercato, vista l'abbondanza di offerta di combustibili fossili, bensì dietro la spinta pressante delle politiche di mitigazione del cambiamento climatico.

## Bibliografia

- Adelman M., *The Economics of Oil and Gas Depletion*, in «Panel on Resource Assessment», Washington, D.C., American Statistical Association, 1989.
- Asmelash E., Gorini R., *International Oil Companies and the Energy Transition*, Abu Dhabi, International Renewable Energy Agency (IRENA), 2021.
- Bouso R., *Big Oil spent 1 percent on Green Energy in 2018*, in «Reuters», 12 novembre 2018 (reuters.com).
- Bouso R., Meijer B., Nasralla S., *Shell ordered to deepen Carbon Cuts in Landmark Dutch Climate Case*, in «Reuters», 26 maggio 2021 (reuters.com).
- Denning L., *A New Climate Report Challenges Exxon and BlackRock*, in «Bloomberg», 19 maggio 2021 (bloomberg.com).
- de Vincenzo D., *Light Tigh Oil – LTO – e nuova geografia del petrolio statunitense*, in «Rivista Geografica Italiana», 2019, CXXVI, 3, pp. 5-32.
- de Vincenzo D., *Fine del petrolio o petrolio senza fine?*, Padova, Libreria Universitaria, 2020a.
- de Vincenzo D., *Pandemia COVID-19 e crisi petrolifera*, in «Documenti Geografici», 2020, 1, pp. 185-198 (b).
- de Vincenzo D., *Competitività tra combustibili fossili e fonti rinnovabili di energia, alla luce dei recenti sviluppi*, in Dini F., Randelli F., Romei P., *Oltre la globalizzazione. Feedback*, Firenze, Società di Studi Geografici, 2021.
- de Vincenzo D., *La transizione energetica nell'attuale contesto globale*, «Rivista Geografica Italiana», 2022, CXXIX, 1.
- ExxonMobil, *ExxonMobil announces Emission Reduction Plans; Expects to meet 2020 Goals*, in «ExxonMobil», 14 dicembre 2020 (corporate.exxonmobil.com).
- Franta B., *Shell and Exxon's Secret 1980s Climate Change Warnings*, in «The Guardian», 19 settembre 2018 (theguardian.com).
- Grasso M., *Oil Politics: A Critical Assessment of the Oil and Gas Industry's Contribution to Climate Change*, in «Energy Research & Social Science», 2019, 50, pp. 106-115.
- Grasso M., Vergine S., *Tutte le colpe dei petrolieri*, Milano, Piemme, 2020.
- IEA, *The Oil and Gas Industry in Energy Transitions*, Parigi, IEA, 2020.
- IEA, *Net Zero by 2050. A Roadmap for the Global Energy Sector*, Parigi, International Energy Agency, 2021.
- Jacobs R.P.W.M. e altri, *The Greenhouse Effect*, L'Aia, Shell International Petroleum Maatschappij, 1988.

<sup>8</sup> ESG – *Environment, Social, Governance* – sono tutti quegli investimenti sostenibili dal punto di vista ambientale, sociale e aziendale.



- Johnston R.J., Blakemore R., Bell R., *The Role of Oil and Gas Companies in the Energy Transition*, Washington, Atlantic Council, 2020.
- Krauss C., *U.S. and European Oil Giants Go Different Ways on Climate Change*, in «The New York Times», 21 settembre 2020 (nytimes.com).
- Lazard, *Levelized Cost of Energy – Version 3.0*, 2009 (lazard.com).
- Lazard, *Levelized Cost of Energy – Version 15.0*, 2021 (lazard.com).
- McFarlane S., *Shell Ordered by Dutch Court to Cut Carbon Emissions*, in «The Wall Street Journal», 26 maggio 2021 (wsj.com).
- Messler D., *Is this the Beginning of the End for Oil Super Majors?*, in «Oilprice», 8 giugno 2021 (oilprice.com).
- Murray J., *How the Six Major Oil Companies have invested in Renewable Energy Projects*, in «NS Energy», 16 gennaio 2020 (nsenergybusiness.com).
- OGCI, *Accelerating Ambition & Action. A Progress Report from the Oil and Gas Climate Initiative*, s.l., Oil and Gas Climate Initiative, 2021.
- OPEC, *World Oil Outlook 2045*, Vienna, Organization of the Petroleum Exporting Countries, 2021.
- Phillips M., *Exxon's Board Defeat Signals the Rise of Social-Good Activists*, in «The New York Times», 9 giugno 2021 (nytimes.com).
- Pickl M.J., *The Renewable Energy Strategies of Oil Majors – From Oil to Energy?*, in «Energy Strategy Reviews», 26 Novembre 2019.
- Pickl M.J., *The Trilemma of Oil Companies*, in «The Extractive Industries and Society», 2021, 8, 2.
- Rystad Energy, *Covid-19 Report – February 2021. Global Outbreak Overview and Its Impact on the Energy Sector*, Oslo, Rystad Energy, 2021.
- Salzman A., *How Renewable Energy can pay off for Big Oil*, in «Barron's», 17 novembre 2020 (barrons.com).
- Serrao G., *Nasce Plenitude, la società Eni che integra rinnovabili, retail e mobilità elettrica*, in «AGI», 22 novembre 2021 (agi.it).
- Shell, *Our Climate Target*, Shell, 2021 (shell.com).
- Slav I., *The Real Reason Big Oil is betting on the Hydrogen Boom*, in «Oilprice», 3 agosto 2021 (oilprice.com).
- Slav I., *Is it Time for Big Oil to split up?*, in «Oilprice», 11 gennaio 2022 (oilprice.com).
- Stevens P., *International Oil Companies. The Death of the Old Business Model*, Londra, Chatam House-The Royal Institute of International Affairs, 2016.
- Teskle S., Niklas S., *Fossil Fuel Exit Strategy*, Sidney, University of Technology, 2021.
- WRI, WBCSD, *Technical Guidance for Calculating Scope 3 Emissions*, s.l., WRI, WBCSD, 2013.

## Transizione energetica e navigazione verde nel Mediterraneo occidentale: l'esempio dell'iniziativa di cooperazione WestMED

Roberto Cianella, Silvia Grandi<sup>1</sup>

### 1. Introduzione

L'impronta materiale del movimento nello spazio e della transizione energetica sta prendendo corpo non solo negli spazi terrestri, ma anche in quelli marittimi. L'antropizzazione del mare che si osserva nel nuovo millennio sta emergendo sempre più, anche se in modo più silenzioso rispetto ad altre politiche di sviluppo, in una sorta di «sea blindness» (Bosio, 2020), come evidenziato nell'introduzione alla terza edizione del «Il Mare» (Grandi, Coppi, 2020). L'attenzione al mare ed agli oceani è invece cruciale per la loro straordinaria importanza sia nei processi di globalizzazione/de-globalizzazione, sia per le dinamiche di innovazione, come anche per gli aspetti ambientali e climatici.

Questo contributo, in particolare, intende presentare una rassegna sintetica delle politiche che influiscono sui processi di trasformazione tecnologica, economica e di *governance* nel settore della navigazione volti a rispondere alle sfide climatiche e più in generale alla transizione verde nel Mediterraneo, spesso comunicata come «navigazione verde». Emerge un quadro in cui la complessità della transizione tecnologica in questo ambito è spinta da due *driver*: quello delle principali politiche europee che volgono in modo più rapido possibile ad un sistema dei trasporti, terrestre e marittimo, ad emissioni almeno *climate neutral*, e una visione pragmatica techno-economica che vede la necessità di conciliare la fattibilità nel breve-medio periodo. Da una parte la spinta verso una transizione energetica e le politiche climatiche tendono a rafforzare la navigazione verde creando una nuova geografia tecnologica in mare, dall'altra le complessità tecnologiche, di sistema e geopolitiche fanno emergere che l'aspirazione è ambiziosa e che necessita sperimentazioni multidimensionali. L'iniziativa di cooperazione WestMed sembra rispondere a queste esigenze perché rappresenta un laboratorio di approfondimento delle relazioni internazionali multilivello e transdisciplinari nell'area occidentale del Mediterraneo che stimola il dialogo, la progettualità e l'analisi della fattibilità dei processi trasformativi anche relativi alla navigazione verde, un tema non certamente trascurabile alla luce delle dimensioni dei flussi marittimi globali.

### 2. Le politiche strategiche internazionali ed europee per il mare nel Mediterraneo

Le azioni di *policy* in questo ambito che influenzano significativamente l'Italia sono sia le iniziative del sistema delle Nazioni Unite sia quelle della Unione Europea. In particolare, per il mar Mediterraneo, esse si articolano in una costellazione di iniziative che il progetto strategico di coordinamento e supporto BlueMed ha messo a sistema tra il 2014 e il 2020 (Advisory Group of the BlueMed Initiative, 2015; Trincardi e altri, 2021). Tra le iniziative più importanti sul fronte Nazioni Unite si annoverano l'Agenda 2030, tra cui l'obiettivo di sviluppo

<sup>1</sup> Roberto Cianella, rappresentante italiano presso il *WestMED Technical Group on Green Shipping*; Silvia Grandi, Università di Bologna. Il contributo pur frutto di un lavoro di ricerca integrato, è stato curato da Roberto Cianella per quanto riguarda i paragrafi 3, 4, e da Silvia Grandi per il paragrafo 2. Il paragrafo introduttivo e le conclusioni sono frutto di un lavoro congiunto.

sostenibile numero 14; la Decade degli Oceani; la Convenzione delle Nazioni Unite sulla diversità biologica; il quadro regionale dell'UNEP sulla pianificazione dello spazio marittimo e la gestione integrata delle zone costiere, nonché le iniziative FAO-GFCM MedFish4Ever e FishForum. Per quanto riguarda l'Unione Europea – UE – il quadro è altrettanto ricco ed articolato nonché sempre più attento alla transizione verde grazie al Green Deal Europeo (Commissione Europea, 2019). Tra le iniziative UE che interessano il mare si trovano: la Strategia di crescita blu e la roadmap per l'economia blu sostenibile; la Strategia dell'UE per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo; la Strategia sull'adattamento al cambiamento climatico; la Strategia dell'UE sulla biodiversità; la Strategia UE per le energie rinnovabili offshore; le politiche e le convenzioni sulla *governance* degli oceani tra cui la direttiva UE sulla Pianificazione dello spazio marittimo – PSM –, la politica marittima integrata dell'UE, il pacchetto UE, il piano d'azione sull'economia circolare e la strategia specifica adottata sulla plastica in una prospettiva circolare; l'iniziativa di ricerca ed innovazione FOOD2030, sulla sicurezza alimentare e nutrizionale, la più ampia strategia dell'UE «from Farm to Fork», il Programma quadro per la ricerca, l'innovazione e lo sviluppo tecnologico Horizon che prevede un'attenzione al mare e agli oceani (Trincardi e altri, 2021). Tra le politiche regionali e territoriali dell'UE e nei processi del mediterraneo le principali iniziative strategiche sono la Convenzione di Barcellona, la Strategia Macroregionale Adriatico-Ionica – EUSAIR –, il gruppo di lavoro dell'Unione per il Mediterraneo sull'economia blu e il clima, i lavori della Conferenza delle regioni periferiche e marittime CRPM/CPRM CRPM e l'iniziativa West-MED, che è il focus di questo contributo.

### 3. Il quadro delle politiche per la transizione verde della navigazione

Il contributo del settore marittimo per il commercio internazionale è fondamentale: si stima che l'80% in volume del mercato mondiale di merci sia trasportato via nave (UNCTAD, 2020; IRENA, 2021). Il settore della navigazione dipende ancora quasi per intero dai combustibili fossili e sarà sempre più oggetto, a livello globale, di significativi cambiamenti al fine di ridurre le emissioni inquinanti e gli impatti sul clima e sull'ambiente marino. Oltre alle politiche di indirizzo strategico indicate nel paragrafo precedente, norme europee ed internazionali sulle emissioni inquinanti in aria – sempre più stringenti per il sistema dei trasporti navali – e l'esigenza di coinvolgere anche il settore marittimo nella riduzione dei gas climalteranti sono le condizioni al contorno che potrebbero determinare, anche nel Mediterraneo, significative trasformazioni per la navigazione e l'affermarsi di nuovi sistemi di propulsione navale. Tra queste, il regolamento *Global Sulphur Cap 2020*, adottato dall'Organizzazione Marittima Internazionale – IMO –, impone a livello internazionale una generale e sostanziale riduzione, a partire dal 2020, del contenuto di zolfo nell'olio combustibile in uso su tutte le navi che operano anche al di fuori delle aree ad emissione controllata<sup>2</sup>, dove limiti molto stringenti erano già stati fissati.

Il settore marittimo inoltre dovrà partecipare agli sforzi per la riduzione dei gas ad effetto serra – Strategia IMO sui climalteranti – e gli Stati UE che si affacciano sul Mediterraneo saranno chiamati a fare la loro parte, in accordo al Green Deal europeo, anche nell'ambito dei trasporti navali, per raggiungere gli obiettivi climatici dell'Unione europea (Commissione Europea, 2019). Nel giugno 2021, il Regolamento n. 1119/2021/UE che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica i regolamenti rispettivamente n. 401/2009/CE, sull'Agenzia europea dell'ambiente e la rete europea d'informazione e di osservazione in materia ambientale, e n. 1999/2018/UE – «Normativa europea sul clima» –, ha reso vincolante il conseguimento, entro il 2050, dell'equilibrio tra emissioni e assorbimenti dei gas ad effetto serra, ovvero l'obiettivo di annullamento netto – *net zero* – delle emissioni climalteranti; inoltre è stato fissato, come traguardo intermedio – anche esso vincolante – l'obiettivo di una riduzione netta delle emissioni di gas a effetto serra – emissioni al netto degli assorbimenti –, entro il 2030, di almeno il 55% rispetto ai livelli del 1990 (Parlamento Europeo e Consiglio, 2021a). Anche in questo contesto si evince la necessità che il settore della navigazione contribuisca

<sup>2</sup> La lista delle aree ad emissione controllata, ai sensi dell'Annex VI della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi – MARPOL – è riportata al seguente link: [www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Emission-Control-Areas-\(ECAs\)-designated-under-regulation-13-of-MARPOL-Annex-VI-\(NOx-emission-control\).aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Emission-Control-Areas-(ECAs)-designated-under-regulation-13-of-MARPOL-Annex-VI-(NOx-emission-control).aspx)

alla transizione verde, in particolare il Parlamento europeo e Consiglio (2021b) dichiara che «Al fine di conseguire la neutralità climatica, è necessaria una riduzione del 90% delle emissioni dei trasporti entro il 2050. Tutti i modi di trasporto, compreso il trasporto marittimo, dovranno contribuire agli sforzi di riduzione».

Inoltre, nel quadro delle politiche climatiche con impatto sulla navigazione, con il *naming* «Fit for 55», la Commissione ha presentato un pacchetto di proposte per aggiornare le norme dell'UE o avviare nuove iniziative allo scopo di assicurare il raggiungimento dell'obiettivo climatico fissato per il 2030 (Parlamento Europeo, 2021c) e molte di queste coinvolgono il settore marittimo (DNV-GL, 2021). In particolare: (a) la revisione del sistema per lo scambio delle quote di emissione ETS UE che sarà esteso anche al trasporto marittimo; (b) il Regolamento FuelEU Maritime sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo che introdurrà la valutazione dell'impronta dei climalteranti – *GHG footprint* – lungo il ciclo di vita dell'energia usata a bordo delle navi; (c) il Regolamento sulla realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi, che costituisce un aggiornamento della Direttiva esistente e stabilisce di aumentare la disponibilità di GNL nei principali porti UE ed incrementare le possibilità di approvvigionamento elettrico delle navi da terra; (d) la revisione della Direttiva per la tassazione sull'energia, con applicazione ai combustibili per la navigazione, che dovrebbe prevedere l'eliminazione dell'esenzione fiscale per i carburanti convenzionali utilizzati nei porti UE, la ridefinizione della tassazione per l'*heavy fuel oil*, una tassazione specifica per il GNL e l'esenzione per i combustibili alternativi.

#### 4. L'iniziativa Westmed

Uno spazio privilegiato di osservazione delle dinamiche di innovazione e trasformazione nel settore è quello del mare che lambisce le coste degli Stati del Mediterraneo occidentale, area strategica per i trasporti marini e particolarmente sensibile a livello ambientale. Se, da un lato, il carattere sistemico del cambiamento di questo settore richiede strategie di innovazione, regolamentazioni, incentivi e controlli, dall'altro, la natura territoriale sovranazionale del mare, fa assumere alla cooperazione multilaterale il valore di un imprescindibile elemento di necessità. WestMED è un'iniziativa, lanciata nel 2017 con il supporto della Commissione Europea e la collaborazione del Segretariato dell'Unione per il Mediterraneo, per promuovere la cooperazione per un'economia blu sostenibile tra i dieci Paesi del così detto *Dialogo 5+5 del Mediterraneo occidentale*, dove i cinque Stati Membri UE sono Italia, Malta, Francia, Spagna, Portogallo, ed i cinque Paesi partner della sponda sud sono Libia, Algeria, Tunisia, Marocco, Mauritania (Commissione Europea, 2017). L'attuazione dei propositi di WestMED è realizzata attraverso una struttura che prevede (Bosio, 2020):

- un Comitato direttivo agile che garantisce un sistema di *governance* multi-Paese, a cui partecipano anche i rappresentanti della Commissione europea e del Segretariato dell'Unione per il Mediterraneo;
- gruppi di lavoro tecnici, composti da esperti nazionali, per un coinvolgimento diretto dei Paesi partecipanti su temi di settore;
- il meccanismo di assistenza, con una struttura centrale, pivot operativo per i differenti soggetti coinvolti, ed un National Hub per ogni Stato, a cui sono demandati i compiti di facilitare l'attuazione locale delle attività di WestMED e di coinvolgere le istituzioni pubbliche, le università e gli enti di ricerca, nonché le comunità locali e la componente industriale, nello sviluppo congiunto di progetti concreti, legati al mare, attraverso *partnership* tra le due sponde del Mediterraneo occidentale da finanziare con programmi di cooperazione territoriale.

L'obiettivo di decarbonizzazione e la riduzione di emissioni inquinanti e climalteranti si fonda su un salto tecnologico ed una transizione nell'uso dei combustibili per la navigazione. Le dinamiche di trasformazione vedono, per questo specifico settore, due sostanziali protagonisti: le flotte e i porti. Sulla base di queste premesse, è stato istituito nell'aprile 2020 uno specifico Gruppo di lavoro sulla navigazione verde nell'ambito di WestMED. Intorno al tema della navigazione verde nel Mediterraneo occidentale, si è andata consolidando, durante i lavori del Gruppo tecnico WestMED, una visione condivisa che parte da alcune considerazioni di seguito riassunte:

1. L'area del Mediterraneo, in quanto punto di connessione tra Paesi africani ed europei e zona di transito per le destinazioni atlantiche ed asiatiche, è un crocevia strategico per i trasporti marittimi, dove le dinamiche d'innovazione possono consolidarsi sia per le rotte a corto che per quelle a lungo raggio;
2. La promozione del trasporto verde nel Mediterraneo occidentale costituisce un'opportunità importante di innovazione, a condizione di avere una visione sistemica del trasporto marittimo e delle relative catene logistiche;
3. Affinché le dinamiche di trasformazione verso un trasporto verde siano efficaci, è necessario coniugare azioni sinergiche in ambito macro-regionale con l'attenzione alle specificità locali, presenti nelle due sponde del Mediterraneo occidentale, in termini di strutture di generazione del valore e di diversi bisogni, a partire dal rinnovamento delle infrastrutture;
4. Sia per quanto riguarda le flotte che per i porti, è importante che si consolidi una capacità di scambio di informazioni e *best practice*, di tipo tecnico e gestionale.
5. L'armonizzazione delle normative e la standardizzazione tecnica potrebbe inoltre essere d'ausilio al percorso comune di trasformazione.

Individuando nella flotta e nei porti del Mediterraneo occidentale i poli complementari della trasformazione del settore, da coinvolgere anche attraverso progetti pilota, il Gruppo tecnico sul *green shipping* ha proceduto a redigere un quadro conoscitivo ed un vocabolario comune nonché un proprio piano d'azione. Innanzitutto, in termini definitivi, con «navigazione verde», nell'ambito dei lavori del Gruppo, si è convenuto di riferirsi ad un contributo sostanziale alla riduzione dell'inquinamento e delle emissioni climalteranti dalle navi attraverso l'adozione di tecnologie e combustibili alternativi, processi innovativi e regolamenti specifici.

Per quanto riguarda le flotte, l'esigenza di ridurre la CO<sub>2</sub> emessa fa emergere un necessario salto tecnologico. Come panoramica generale, bisogna osservare il diverso grado di maturità delle tecnologie verdi per la propulsione navale: se a livello internazionale sono in cantiere le primissime applicazioni della propulsione ad idrogeno ed è ancora in fase di studio preliminare l'uso dell'ammoniac, come vettore energetico (DNV-GL, 2019), nel medio periodo la propulsione elettrica potrà ritagliarsi un proprio spazio per le tratte brevi; nella fase di transizione un ruolo importante potrà giocarlo l'LNG – *Liquefied Natural Gas*, Gas Naturale Liquefatto –, una tecnologia già collaudata ma relativamente diffusa nei trasporti marittimi, la cui filiera di distribuzione inoltre è già pronta per essere integrata con quella del biometano. Con queste premesse il Gruppo tecnico sul *green shipping* ha indicato nel proprio piano d'azione, come prioritaria, la promozione di progetti pilota per il rinnovo o l'adattamento delle flotte sia dei Paesi della sponda settentrionali che di quelli della sponda Sud del Mediterraneo occidentale.

La seconda priorità indicata nel piano di azione riguarda i porti e, in particolare, la possibilità di sperimentare, attraverso progetti pilota, l'applicazione alle realtà portuali del concetto di «comunità energetica», introdotto dalla normativa europea ma i cui vantaggi possono essere estesi, pur con le dovute differenze, anche nei Paesi della sponda sud del Mediterraneo occidentale. I porti possono esprimere forti potenzialità di innovazione in quanto, come evidenziato in un recente rapporto di DNV-GL, sono degli *hotspot* naturali di integrazione settoriale, ospitando diverse categorie produttive, dai trasporti – e non solo navali – all'energia – generazione, distribuzione, combustibili, rinnovabili offshore –, passando per la manifattura ed il turismo (DNV-GL, 2020). In quest'ottica è emerso, nei lavori del Gruppo, l'opportunità di promuovere la costituzione di una rete di porti verdi del Mediterraneo occidentale affinché, anche attraverso lo scambio di conoscenze e competenze, essi possano svolgere un ruolo guida nel pilotare la trasformazione delle realtà portuali nei relativi Paesi.

Il Gruppo di lavoro si è inoltre trovato d'accordo sull'esigenza di mettere a disposizione opportuni strumenti per definire in modo chiaro il quadro entro cui realizzare investimenti sostenibili per i porti e le flotte, al fine di identificare i potenziali ritorni e minimizzarne i rischi; è stata conseguentemente fissata nel piano di azione, come ulteriore priorità, la possibilità di avere a disposizione *tool* di analisi, attraverso cui elaborare valutazioni di fattibilità per i progetti d'innovazione verde su scala locale e studi sulla macro-regione (Satta, Morchio, 2021); è emersa inoltre la necessità di costituire un osservatorio comune per il monitoraggio delle tecnologie green per la navigazione – connesse, ad esempio, all'uso di combustibili verdi come metanolo, ammoniac, idrogeno o all'elettrificazione –, con l'obiettivo di seguirne il continuo e sempre più rapido sviluppo e valutare



le correlate opportunità e sfide sul piano tecnico, economico, infrastrutturale e gestionale. L'osservatorio costituisce un elemento fondamentale per il percorso disegnato dal Gruppo di lavoro per contribuire alle finalità generali dell'iniziativa WestMed.

## 6. Conclusioni

La complessità della transizione verde è spesso trainata da un paradigma piuttosto tecno-economico, e questo emerge significativamente nell'analisi delle politiche e soprattutto nelle azioni dei progetti dedicati ai processi trasformativi dell'economia del mare e più in particolare l'attività di analisi, indirizzo e progettuale nell'ambito WestMed. La Transizione energetica e le politiche climatiche tendono, infatti, ad evidenziare la necessità di volgere la *vision* sulla navigazione verde puntando a creare una nuova geografia tecnologica in mare. Se, da un lato, per quanto riguarda la sperimentazione di soluzioni *green-tech*, c'è da registrare un forte dinamismo per il settore della navigazione, dall'altro, questo fiorire di possibilità rischia di creare una situazione di incertezza tecnologica, forse di temporaneo stallo – se non in alcune sperimentazioni per ora marginali – quando si compara lo stato trasformativo dei trasporti navali rispetto al trasporto terrestre. Nessuna tecnologia potrebbe prevalere sulle altre perché ognuna è ottimale per una specifica applicazione: si pensi, solo a titolo di esempio, ai traghetti e all'elettrificazione della navigazione per le tratte a corto raggio. La descritta molteplicità di soluzioni tecnologiche potrebbe, in un futuro prossimo, andare a ridisegnare in modo stabile il modello dell'infrastruttura portuale: nell'ambito delle nuove geografie del rinnovamento dei trasporti in mare e del rapporto terra-mare, i porti potranno trovare nuove occasioni di sviluppo nel trasformarsi in comunità multiservizi delle energie, in grado di autoprodurre energia, accumularla e rispondere ad una domanda differenziata di vettori energetici, soddisfacendo al contempo le esigenze energetiche della comunità portuale attraverso una sostanziale elettrificazione delle attività, dalla movimentazione dei carichi all'alimentazione elettrica delle navi in porto – *cold ironing*. È tuttavia chiaro che oltre al fattore tecno-economico, per una trasformazione sostenibile è necessario considerare anche i fattori geopolitici e sociali del Mediterraneo.

## Bibliografia

- Advisory Group of the BlueMed Initiative, *BlueMed Research and Innovation Initiative for Blue Jobs and Growth in the Mediterranean Area. Strategic Research and Innovation Agenda*, 16 Settembre 2015 ([www.bluedmed-initiative.eu/wpcontent/uploads/2016/12/Bluedmed-SRIA\\_A4.pdf](http://www.bluedmed-initiative.eu/wpcontent/uploads/2016/12/Bluedmed-SRIA_A4.pdf)).
- Bosio D., *Introduzione*, in Grandi S., Coppi O. (a cura di), *Il Mare - Terza Edizione, Supplemento al Bollettino Ufficiale degli Idrocarburi e delle Georisorse*, Ministero dello Sviluppo Economico, 1990, pp. 5-6 ([unmig.mise.gov.it/images/buig/BUIG-Il\\_Mare-Terza\\_edizione.pdf](http://unmig.mise.gov.it/images/buig/BUIG-Il_Mare-Terza_edizione.pdf)).
- Bosio D., *WestMed e il Green Shipping per il mediterraneo occidentale*, in Grandi S., Coppi O. (a cura di), *Il Mare - Terza Edizione, Supplemento al Bollettino Ufficiale degli Idrocarburi e delle Georisorse*, Ministero dello Sviluppo Economico, 1990, pp. 74-76 ([unmig.mise.gov.it/images/buig/BUIG-Il\\_Mare-Terza\\_edizione.pdf](http://unmig.mise.gov.it/images/buig/BUIG-Il_Mare-Terza_edizione.pdf)).
- Commissione Europea, *Comunicazione della Commissione. Il Green Deal europeo*, Bruxelles, COM (2019) 640 final, 2018 ([eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0006.02/DOC\\_1&format=PDF](http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0006.02/DOC_1&format=PDF)).
- Commissione Europea, *Comunicazione della Commissione. Iniziativa per lo sviluppo sostenibile dell'economia blu nel Mediterraneo occidentale*, Bruxelles, COM (2017) 183 final, 2017 ([ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2017/IT/COM-2017-183-F1-IT-MAIN-PART-1.PDF](http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2017/IT/COM-2017-183-F1-IT-MAIN-PART-1.PDF)).
- Commissione Europea, *Comunicazione della Commissione. Un pianeta pulito per tutti - Visione strategica europea a lungo termine per un'economia prospera, moderna, competitiva e climaticamente neutra*, Bruxelles, COM (2018) 773 final, 2018 ([eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018DC0773](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018DC0773)).
- DNV-GL, *Fit for 55 – New EU GHG Regulations for Ships coming soon*, DNV-GL, 2021 ([www.dnv.com/news/fit-for-55-new-eu-ghg-regulations-for-ships-coming-soon-208746](http://www.dnv.com/news/fit-for-55-new-eu-ghg-regulations-for-ships-coming-soon-208746)).
- DNV-GL, *Maritime - Assessment of Selected Alternative Fuels and Technologies Maritime*, DNV-GL, 2019 ([www.dnv.com/maritime/publications/alternative-fuel-assessment-download.html](http://www.dnv.com/maritime/publications/alternative-fuel-assessment-download.html)).
- DNV-GL, *Ports: Green Gateways to Europe 10 Transitions to Turn Ports into Decarbonization Hubs*, DNV-GL, 2020 ([www.dnv.com/publications/ports-green-gateways-to-europe-179372](http://www.dnv.com/publications/ports-green-gateways-to-europe-179372)).

- Grandi S., Coppi O. (a cura di), *Il mare – Terza edizione*, Bollettino Ufficiale degli Idrocarburi e delle Georisorse, Roma, Ministero dello Sviluppo Economico, 2020 ([unmig.mise.gov.it/images/buig/BUIG-Il\\_Mare-Terza\\_edizione.pdf](http://unmig.mise.gov.it/images/buig/BUIG-Il_Mare-Terza_edizione.pdf)).
- IRENA, *A Pathway to Decarbonise the Shipping Sector by 2050*, Abu Dhabi, International Renewable Energy Agency, 2021 ([irena.org/publications/2021/Oct/A-Pathway-to-Decarbonise-the-Shipping-Sector-by-2050](http://irena.org/publications/2021/Oct/A-Pathway-to-Decarbonise-the-Shipping-Sector-by-2050)).
- MARPOL, *Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi, Revisione dell'Allegato VI (Prevenzione dell'inquinamento atmosferico dalle navi) e successivi emendamenti*. 1973-78 ([www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Index-of-MEPC-Resolutions-and-Guidelines-related-to-MARPOL-Annex-VI.aspx#1](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Index-of-MEPC-Resolutions-and-Guidelines-related-to-MARPOL-Annex-VI.aspx#1)).
- Parlamento Europeo e Consiglio, *Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE*, Bruxelles, COM(2021) 562 final, 2021b ([op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/078fb779-e577-11eb-a1a5-01aa75ed71a1/language-it/format-PDF](http://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/078fb779-e577-11eb-a1a5-01aa75ed71a1/language-it/format-PDF)).
- Parlamento Europeo e Consiglio, *Regolamento (UE) 2021/1119 che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999* («Normativa europea sul clima»), Bruxelles, 2021 ([eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R1119&from=IT](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R1119&from=IT)).
- Parlamento Europeo, *Legislative Train Schedule. Fit for 55 Package under the European Green Deal*, Parlamento Europeo, Brussels, 2021c ([www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-a-european-green-deal/package-fit-for-55](http://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-a-european-green-deal/package-fit-for-55)).
- Satta G., Morchio G., *Green Shipping*, in «Atti della WestMED Stakeholder Conference», Roma, 9 Novembre 2021 ([www.westmed-initiative.eu/publications/](http://www.westmed-initiative.eu/publications/)).
- Trincardi F. e altri, *BlueMed Implementation Plan, BlueMed Project Deliverable D2.10*, Febbraio 2021 ([www.nature.com/scitable/knowledge/library/sustainabilityethical-foundations-71373239/](http://www.nature.com/scitable/knowledge/library/sustainabilityethical-foundations-71373239/)).
- UNCTAD, *Review of maritime transport 2020*, Ginevra, United Nation Conference on Trade And Development, 2020 ([unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2020](http://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2020)).

## Scenari ambientali e strategie energetiche. Realtà, rappresentazione, trasformazione

Gianfranco Battisti<sup>1</sup>

### 1. Realtà e percezione

Alla base delle decisioni umane – la geografia si occupa prevalentemente di decisioni collettive, le sole in grado di incidere sull’assetto dei territori – è dato ritrovare necessariamente una presa di consapevolezza della realtà. Sembrerebbe una tautologia, ma non appare ozioso chiedersi se questa consapevolezza si fondi sempre su una visione corretta delle cose. A ben vedere, ogni modificazione rappresenta l’adeguamento dello *status quo ante* ad un’immagine della realtà che si è andata creando nella nostra mente: il reale tende a conformarsi ad una realtà immaginaria. Ci si può dunque chiedere se a volte questa realtà immaginata non venga a costruirsi sulla base di una conoscenza imprecisa, in qualche modo anch’essa immaginaria, e magari erronea. Infatti, «La percezione della realtà costituisce anch’essa una realtà, indipendentemente dai fatti» (Maugeri, 2006, 113).

Discuterne potrebbe sembrare una perdita di tempo, ma in realtà tali casi sono assai più frequenti di quanto si immagini. Si pensi a Colombo, il quale è approdato nel Centro America mentre era diretto verso le Indie. In altri casi la percezione scorretta è tuttavia il risultato di un preciso intendimento. Questo si verifica di frequente nella sfera politica ed in quella degli affari, dove la simulazione costituisce pratica comune. Il settore dell’energia, dove si incontrano entrambi questi ambiti, non fa eccezione e ciò richiama lo studioso ad una disamina attenta dei fatti per accertare se e quanto la realtà percepita corrisponda alla realtà effettiva. Lungo questa direttrice di pensiero prenderemo sommariamente in esame gli *shock* petroliferi 1973-74.

### 2. Il problema delle risorse

Come è noto, tra i fattori considerati nella famosa ricerca MIT sui limiti della crescita economica (Meadows e altri, 1972) compaiono anche le riserve petrolifere. La fondatezza delle preoccupazioni sembrò trovare una conferma immediata con la crisi dei rifornimenti manifestatasi tra il 1973 e il 1974. Qui occorre peraltro ribadire un concetto che abbiamo già espresso in passato: nella geografia economica, anche quando si ha a che fare con le risorse naturali, bisogna guardarsi dalla tentazione di interpretare la realtà ricorrendo a un determinismo geografico di sapore ottocentesco. I mercati delle materie prime sono delle realtà assai complesse, che rispondono sempre meno alle costrizioni che vengono dalla natura e sempre più alle decisioni prese dalle organizzazioni che ne curano la valorizzazione. Nello specifico degli *shock* petroliferi, vediamo allora cosa scrive Leonardo Maugeri (1964-2017), uno dei maggiori esperti petroliferi del mondo<sup>2</sup>.

Questo autore ricorda infatti come le grandi compagnie che controllavano i giacimenti mediorientali nel secondo dopoguerra fossero solite diffondere delle statistiche falsificate circa la situazione dei loro giacimenti:

<sup>1</sup> Università di Trieste.

<sup>2</sup> Economista e manager internazionale, a lui si deve, in qualità di direttore strategico dell’Eni, il raddoppio della produzione petrolifera dell’Ente all’inizio dell’attuale millennio.

«Sorprendentemente, queste cifre furono tenute deliberatamente basse dalla politica segreta delle Sette Sorelle di sottostima della produzione e delle riserve mediorientali» (Maugeri, 2006, p. 80). Si trattava di una misura prudentiale, volta ad evitare che un eccesso di produzione portasse al crollo dei prezzi<sup>3</sup>, ma lo strumento attraverso il quale questo veniva realizzato era una frode in bilancio di dimensioni inusitate<sup>4</sup>. Il perseguimento di questo obiettivo comprendeva ulteriori «segreti di bottega», a cominciare dalla determinazione di quote di produzione applicate selettivamente ai diversi Paesi dell'area (Maugeri, 2006, pp. 80-81, p. 87).

Questo meccanismo, denominato «Quantità Aggregata Programmata», relegava la maggior parte di questi Paesi ad un ruolo marginale, con ciò deprivandoli di risorse indispensabili per qualsiasi programma di sviluppo nazionale. Inoltre, la pratica di contabilizzare quantità fisiche inferiori al reale influiva sull'entità dei trasferimenti ai governi – in fatto di *royalties* e di imposte – riducendo arbitrariamente le loro entrate fiscali.

Di fatto, al di fuori delle imprese in questione, l'esistenza di questa rete di accordi era praticamente ignota: perfino negli Stati Uniti la consapevolezza era riservata ai Dipartimenti di Stato e della Giustizia. Lo stesso Congresso ne prenderà visione attraverso un'inchiesta della *Federal Trade Commission*, che tra il 1949 e il 1952 indagherà i retroscena del mercato petrolifero rendendoli pubblici. Questo contribuirà ad accrescere l'astio delle popolazioni mediorientali contro le potenze che pretendevano di trattarle a tutti gli effetti come fossero delle colonie<sup>5</sup>. Come si suol dire, «getterà benzina» sul fuoco del nazionalismo arabo, contribuendo a quel deterioramento del clima politico che nel 1973/74 produrrà il primo *shock* petrolifero. Di converso, l'ignoranza generalizzata circa l'entità dei profitti realizzati dalle compagnie<sup>6</sup> produrrà una reazione speculare, avversa ai produttori, all'interno dei paesi industrializzati. Su questo conflitto, che tecnicamente si presenta come una carenza informativa, i vari governi giocheranno via via le loro strategie politiche.

Dal punto di vista statistico Maugeri riassume la situazione in questi termini: «Come risultato dell'artificiale limitazione della produzione nel Medio Oriente e negli Stati Uniti, dai primi anni '50 alla fine dei '60, la capacità di produzione petrolifera mondiale non utilizzata [...] rimase cospicua». Sull'entità effettiva le stime divergono, tuttavia si tratterebbe di quasi il 50% della produzione, escluso il blocco sovietico (*ibidem*, p. 81). Nel mondo delle compagnie il segreto era condiviso, tant'è che Peter Odell, forte della sua esperienza presso la BP, ne farà un argomento centrale nei suoi studi sul mercato del petrolio e del gas (Odell, 1963; 1974; 1994; 2004). Nel mezzo del primo *shock* petrolifero, le sue valutazioni sulla reale entità delle risorse mondiali di idrocarburi, che avranno luogo alla *British Geographical Society*, susciteranno dei commenti che non recano onore agli esperti e gli accademici che se ne resero protagonisti. Non è questo il caso di Maugeri, che in anni a noi più vicini ha sempre contrastato con fermezza gli allarmi circa il prossimo esaurimento delle risorse petrolifere.

Da quanto sopra, appare chiaro come nella prima metà degli anni Settanta non si sia verificata alcuna carenza di risorse petrolifere sul mercato globale, men che meno nel Medio Oriente. Il petrolio non era scomparso, anzi era presente in quantitativi assai più cospicui di quanto l'opinione pubblica mondiale fosse a conoscenza. Semplicemente, l'Occidente, sempre più affamato di energia, stava perdendo il controllo dei principali giacimenti. Quello che avvenne va quindi circoscritto alle dinamiche del mercato, il quale sperimentò contemporaneamente un temporaneo restringimento dell'offerta e un progressivo innalzamento dei prezzi di vendita. I due fenomeni, come sappiamo, sono strettamente correlati, e ciò si è puntualmente verificato. Tuttavia, come vedremo, le variazioni nei prezzi vanno in prevalenza spiegate indipendentemente dalle quantità offerte o richieste dal mercato.

<sup>3</sup> La prudenza nelle valutazioni è spesso destinata a risultare eccessiva con il passare del tempo, in quanto la conoscenza dei singoli giacimenti – dalla reale estensione nelle tre dimensioni al loro contenuto effettivo – si ottiene soltanto attraverso i prelievi. Ciò spiega la durata a volte sorprendente di vecchi giacimenti e l'incremento esponenziale nei volumi estratti che talvolta essi presentano.

<sup>4</sup> I nodi arriveranno al pettine al momento della nazionalizzazione dei giacimenti. Le compagnie verranno infatti liquidate sulla base dei valori di bilancio, che erano nettamente inferiori a quelli reali. Nel 1972 il consorzio ARAMCO, che gestiva le ricchezze naturali dell'Arabia Saudita, era valutato \$802 milioni mentre gli amministratori, che tenevano conto anche dei profitti futuri, ne stimavano 2.000 (Terzian, 1985, pp. 156-157).

<sup>5</sup> Sulla conflittualità endemica che caratterizza l'area del Golfo Persico, cfr. Battisti (2001).

<sup>6</sup> Il Dipartimento di Stato stimava che il tasso di profitto sul petrolio mediorientale si aggirava intorno al 79% annuo, in confronto al 13,5% delle industrie minerarie e le fonderie nel Terzo Mondo (Sampson, 1975).

### 3. La versione ufficiale

La ricostruzione fatta da Maugeri dei complessi avvenimenti politici ed economici che hanno interessato l'area mediorientale nel trentennio successivo alla fine della Seconda guerra mondiale è estremamente realistica e corretta. In questo mosaico mancano tuttavia alcuni tasselli. Egli si muove in coerenza con la versione portata avanti dagli studiosi di scuola anglo-americana, i quali attribuiscono la responsabilità degli eventi alle iniziative – considerate tutte «ostili» – assunte dai paesi produttori del mondo arabo. Ciò è quanto stato veicolato all'opinione pubblica sin dall'inizio e viene tramandato quale verità storica nella letteratura specialistica.

L'attenzione si è concentrata sulle trattative economiche tra produttori e compagnie, in relazione alle quali si deplora il mancato sostegno dei relativi governi, senza peraltro approfondirne le ragioni. Contrariamente a quanto l'uomo della strada è portato a credere da un'informazione costantemente pilotata dall'alto<sup>7</sup>, in politica l'inerzia è solitamente frutto di scelte consapevoli. Va poi considerato lo scontro politico-militare sui territori occupati da Israele. Le due questioni vengono a sovrapporsi cronologicamente, con ciò complicando il quadro.

L'embargo attuato dagli arabi nel 1973 era già stato preso in considerazione alla conferenza dell'OPEC di Caracas a fine 1970. La manovra si poneva allora come un tentativo di rafforzare la capacità contrattuale dei paesi produttori nei confronti delle compagnie occidentali, ma l'ipotesi come tale era caduta. Invece a metà ottobre 1973,

nel Kuwait i membri dell'OPEC si erano riuniti per un attacco a due canne contro l'Occidente. Il primo giorno decisero unilateralmente di alzare il prezzo del petrolio a \$5,12 al barile – sostituire con: 70% in più della cifra di \$3.00 concordata Teheran – un aumento che fece sembrare piccoli tutti gli altri. Il secondo giorno gli Arabi si riunirono da soli, per l'incontro dell'OAPEC. Essi si accordarono su un taglio immediato del 5% nella produzione petrolifera, e avvertirono nel loro comunicato – che fu emesso solamente in arabo – *che la stessa percentuale sarà applicata ogni mese, in confronto a quello precedente, finché siano completati il ritiro israeliano da tutti i territori arabi occupati nel giugno 1967 e restaurati i diritti legali del popolo palestinese* (Sampson, 1975, p. 265).

Cos'era avvenuto? Nonostante le precauzioni (Yergin, 1993, da p. 605), era divenuto palese l'intervento americano in favore di Israele, che per la prima volta era sul punto di cedere di fronte all'offensiva scatenata da Egitto e Siria in occasione del Kippur. Tre giorni più tardi l'Arabia Saudita entrerà di forza sulla scena proclamando il taglio del 10% della produzione ed un embargo mirato su tutte le forniture dirette verso gli Stati Uniti ed i Paesi Bassi (Sampson, 1975, p. 265 e seguenti), l'unico Paese occidentale che sosteneva il ponte aereo diretto in Israele<sup>8</sup>. Re Fahd manteneva così la promessa fatta a Sadat di appoggiarlo nel suo azzardo militare utilizzando l'arma del petrolio (Yergin, 1993, p. 597).

Il sommarsi delle due manovre – l'innalzamento dei prezzi e l'embargo – si dimostrerà una combinazione micidiale per l'Occidente.

Ma la coincidenza, abbastanza sorprendentemente, fu accidentale. L'embargo era stato concepito solamente nel contesto del conflitto arabo-israeliano: *non aveva niente a che fare con l'aumento del prezzo del petrolio* – insisterà più tardi Ali Attiga – *o con l'aumento del potere dei produttori petroliferi. Era inteso semplicemente ad attirare l'attenzione pubblica in Occidente sulla questione israeliana; a far sì che si chiedessero perché lo avevamo fatto.* Ma l'embargo si rivelò come lo strumento più efficace per innalzare il prezzo ancora di più. Rese non solo i produttori arabi, ma anche gli iraniani ed i venezuelani, che non vi avevano mano, coscienti della loro nuova posizione di forza (Sampson, 1975, p. 265).

Questa è la spiegazione di un acuto osservatore di parte occidentale come Sampson, sulla quale concorda anche un'autorità come Daniel Yergin<sup>9</sup>. Nelle 884 pagine di un memorabile saggio che negli Stati Uniti riceverà

<sup>7</sup> Il ruolo dell'informazione nel mascherare la reale sostanza delle grandi questioni in materia di politica economica è particolarmente evidente al giorno d'oggi, con riferimento alla questione del cosiddetto «riscaldamento globale» ed alla «pandemia» del Covid 19.

<sup>8</sup> L'embargo sarà esteso pochi giorni dopo a Portogallo, Sud Africa e Rhodesia (Yergin, 1993, p. 613).

<sup>9</sup> «I due incontri a Kuwait City – il 16 e il 17 ottobre – non erano formalmente collegati. L'aumento del prezzo e la confisca da parte dell'OPEC del ruolo di unica autorità nella fissazione del prezzo erano la logica continuazione di quanto era stato in moto da lungo tempo. La decisione di usare l'arma del petrolio si muoveva su una pista separata. Il *Middle East Economic Survey* commentò “Basti dire



il premio Pulitzer e in Gran Bretagna verrà traslato dalla BBC in una fortunata serie televisiva, Yergin affascina il lettore con la saga degli uomini del petrolio. Impegnati in una lotta quotidiana tra di loro e con i governi, essi muovono capitali immensi, dei quali viene data contezza. Il gioco del petrolio viene correttamente inquadrato nella «grande storia», sottolineando le modalità con le quali questa materia energetica ha inciso profondamente sui destini del mondo. Rimangono tuttavia in ombra gli elementi più rilevanti dietro alla grande crisi degli anni Settanta, che ha segnato la fine della fase coloniale nella gestione dell'industria petrolifera. Yergin concentra abilmente l'attenzione sul succedersi continuo di colpi di scena, in una guerra di tutti contro tutti, dipingendo una rissa caotica che rischia di sfuggire di mano ai vari protagonisti. Una crisi che si risolverà da sé, nella logica dei mercati che «si autoregolano<sup>10</sup>». Sappiamo però che le cose sono state indirizzate in un certo modo da una regia che operava ad un livello più elevato rispetto ai responsabili delle singole compagnie e dei singoli Stati. Ma in Occidente, nelle sedi ufficiali, di questo si preferisce non parlare.

Una versione limitata nel tempo delle vicende narrate da Yergin ce la offre, nella prospettiva mediorientale, Pierre Terzian. Il suo è un contributo fondamentale perché egli ricostruisce l'abile azione portata avanti in ogni sede opportuna dai funzionari del governo americano per convincere, sia i petrolieri «di casa» sia i paesi del Golfo, dell'opportunità di aumentare fortemente il prezzo di mercato. Una vicenda nella quale emerge centrale la figura di Henry Kissinger, il segretario di Stato nelle presidenze Nixon e Ford.

Con un'attività frenetica questi ha portato avanti una sofisticata strategia che legava fra loro una quantità di gravi decisioni politiche: l'aumento dei prezzi del greggio, lo sviluppo di fonti alternative – reso possibile grazie ai maggiori costi –, la nazionalizzazione dei giacimenti, la sicurezza internazionale, la collaborazione economica Nord-Sud, infine l'impegno da parte dei paesi dell'OPEC ad accettare esclusivamente il dollaro per il regolamento degli scambi petroliferi. Ciò discendeva da un accordo siglato tra gli Stati Uniti e l'Arabia Saudita nel 1974, che sarà accettata dagli altri partner del cartello l'anno dopo. Quest'ultimo aspetto, che legava insieme tutti gli altri, per gli esperti del settore sembra non esistere (v. anche: Bamberg, 2000). Tutta l'attenzione degli autori è posta invece, in una logica che potremmo definire «romanzesca», sullo scontro tra le compagnie, e talvolta i rispettivi governi ed i Paesi produttori. A ciò si aggiunge come elemento di contorno la conflittualità all'interno degli Stati Uniti e tra i Paesi mediorientali. Il tutto viene poi ricompreso nella prospettiva globale della «guerra fredda».

#### 4. La nuova struttura del mercato petrolifero

Anche senza la nazionalizzazione dei giacimenti, la nuova distribuzione geografica delle riserve stava spostando il controllo reale del mercato petrolifero dai paesi compratori a quelli venditori. La conseguenza ovvia sarebbe stata una più equa distribuzione dei proventi tra paesi produttori e grandi compagnie petrolifere. Andare verso un «mercato del venditore» significava ovviamente la fine del dominio oligopolistico del settore da parte di queste ultime. A questo punto, la soluzione individuata a Washington rappresentava, non tanto l'accettazione del fatto in sé, quanto un rovesciamento radicale della situazione. Se infatti il petrolio costituisce una risorsa indispensabile, nondimeno il suo valore viene a dipendere unicamente dall'esistenza del vasto mercato dei paesi industrializzati. Avendo perduto il loro ruolo storico di massimo produttore mondiale, gli Stati Uniti potevano adesso costruirsi una nuova dominanza nel settore spostando il peso della loro economia prevalentemente sul lato della domanda. In quest'ambito, se l'Occidente nel suo complesso fosse stato tenuto assieme, si sarebbe formata una speculare situazione di «monopolio di gruppo». Nella terminologia economica, gli Stati Uniti scelsero di barattare l'*oligopolio* – da trasferirsi ai paesi OPEC – con un *oligopsonio* del quale avrebbero nuovamente avuto la quota più rilevante.

---

*che probabilmente la nuova guerra arabo-israeliana irrigidi la risoluzione dei negoziatori arabi*'. E poi, in quello che si dimostrò un eufemismo epocale, aggiunse «Probabilmente, inoltre, i tagli nella produzione serviranno incidentalmente a spingere ulteriormente i prezzi del petrolio» (Yergin, 1993, p. 608).

<sup>10</sup> Cfr. la dichiarazione a *Platt's* del segretario all'Energia A. Schlesinger nell'aprile 2019 (Terzian, 1985, p. 267).

La cosa era più facile a dirsi che a realizzarsi, dato che l'amministrazione veniva a scontrarsi con interessi potenti sia all'interno che all'esterno. Se da un lato le compagnie petrolifere – non solo americane – non potevano che rallegrarsi da un aumento dei prezzi di vendita<sup>11</sup>, dall'altro tutti i paesi importatori – che erano poi gli alleati degli Stati Uniti nella «guerra fredda» – avrebbero dovuto affrontare enormi difficoltà economiche per far fronte all'aumento dei costi dell'energia. Inoltre, bisognava convincere gli esportatori – che erano adesso degli Stati sovrani e non dei semplici operatori economici – ad agire in coerenza con un piano che era loro del tutto ignoto e li costringeva a mutare linee di ragionamento e prassi operative consolidate.

## 5. Verità nascoste e verità costruite

Occorreva muoversi con cautela e scaltrezza. Nicolas Sarkis riassumerà così il senso degli avvenimenti:

All'inizio degli anni Settanta, Washington riteneva più opportuno passare per una vittima dell'aumento dei prezzi del petrolio. Questo le avrebbe permesso di sfruttare la solidarietà tra paesi occidentali e di poter camuffare meglio le divergenze di interessi tra Europa, Giappone e Stati Uniti, e anche di conservare la leadership americana sul mercato petrolifero, ostacolando lo sviluppo di accordi bilaterali tra paesi produttori e consumatori. Bisognava creare un nemico e l'OPEC era il prescelto (Laurent, 2006, p. 119).

Questo avveniva a beneficio degli osservatori esterni, ché gli «addetti ai lavori» si resero ben presto conto di quanto stava accadendo. Nell'agosto 1975 J. Akins, allora ambasciatore americano in Arabia, «riferì esplicitamente la convinzione dei Sauditi sulla doppiezza di Henry Kissinger circa l'aumento del prezzo del petrolio [...]. Lo sceicco Yamani sapeva che Kissinger sta seguendo il modo di parlare del vecchio Enders sul ribasso dei prezzi ma in segreto sta facendo tutto il possibile per spingerli su. Questo gli consentirà di unire i consumatori in un fronte contro i produttori, particolarmente gli Arabi. [...]» Yamani disse anche che lo scia gli aveva detto che quando era negli Stati Uniti «gli Americani compresero perché si dovevano stabilire gli aumenti del prezzo. [...] Kissinger lo negò, ovviamente» (Mirzadegan, 2016, p. 49).

Di fatto, in quegli anni si avvierà un cambiamento epocale nelle alleanze. Attraverso il rapporto con alcuni paesi chiave gli Stati Uniti realizzano un'alleanza informale con l'OPEC senza rompere quella formale che intrattenevano con l'Europa e il Giappone. Nella prima metà degli anni Settanta, senza che nessuno o quasi lo riconoscesse, nasce così l'impero americano. Gli imperi sono meccanismi di estrazione della ricchezza da una pluralità di paesi che si definiscono come amici ed alleati. Fra questi, comunque, viene stabilita una gerarchia – sempre variabile – di alleanze, basate sulla temporanea convergenza di interessi. L'interesse dell'area OECD era l'approvvigionamento energetico, quello dell'OPEC esportare il più possibile al miglior prezzo; gli Stati Uniti scelsero allora di trarre profitto da queste transazioni.

Come documenta David Spiro (1999), nel 1974 l'amministrazione Nixon si è assicurata non solo che l'Arabia Saudita negoziasse il petrolio unicamente in dollari, ma anche investisse i *surplus* in titoli di stato americani. Su tali acquisti vige da sempre la massima riservatezza. L'estensione di questo accordo al resto dell'OPEC ha generalizzato il fenomeno del «riciclaggio dei petrodollari». Per poter acquistare il petrolio gli operatori devono approvvigionarsi di dollari e questo costringe tutti gli Stati ad accumulare riserve per far fronte alle esigenze di questo commercio. Per definizione, le riserve devono essere investite in titoli americani, il che crea un sostegno al bilancio federale e per suo tramite all'intera economia USA. Il principale vantaggio è però un altro. Il meccanismo ha creato automaticamente una fortissima domanda aggiuntiva di dollari che non avrebbe giustificazioni nella logica degli scambi internazionali. In questo modo è stato creato un argine alla crescente svalutazione del dollaro, non più ancorato all'oro. Dal 1974 la domanda mondiale del petrolio OPEC fornisce dunque un sussidio permanente agli Stati Uniti. La conseguenza ultima è stata la trasformazione del commercio mondiale in un «gioco nel quale gli Stati Uniti producono dollari e il resto del mondo produce cose che i dollari possono comperare» (Liu, 2002). L'intero sistema dei media tende tuttora ad oscurarlo, perché una presa di consapevolezza della realtà produrrebbe effetti dirompenti.

<sup>11</sup> Nella primavera del 1979, il ribasso del prezzo praticato dai Sauditi veniva a danneggiare le compagnie europee, che si approvvigionavano in altri paesi dell'OPEC (Terzian, 1993, p. 266).

## 6. Cui prodest?

Che il tutto venisse coordinato nel maggior interesse dei paesi importatori e *in primis* degli Stati Uniti lo fa capire Ali Attiga – segretario generale dell'OAPEC tra 1973 e 1987. Nel 1978, alla vigilia del secondo *shock* petrolifero, questi si mostra preoccupato non solo per il rapido esaurimento delle riserve dei paesi arabi ma soprattutto per «l'aleatorietà dei benefici che i paesi produttori hanno ritratto dagli aumenti ottenuti nel 1973 – prezzi del greggio quadruplicati e introiti dei governi più che decuplicati. Nonostante il radicale cambiamento nella struttura delle contrattazioni, [...], dopo soli due anni la maggior parte dei membri dell'OPEC ha dovuto chiedere finanziamenti all'estero e 5 anni più tardi, 9 su 13 risultano debitori sia sul mercato monetario che su quello dei capitali, talvolta per importi assai rilevanti» (Attiga, 1987, p. 12). I maggiori costi dell'energia si erano ormai trasferiti sui prezzi dei prodotti industriali. «Nel 1978, il prezzo del petrolio, quando adeguato all'inflazione, era circa il 10% al di sotto di quanto era stato nel 1974, immediatamente dopo l'embargo» (Yergin, 1993, p. 646).

Un problema ancora più grave era legato alle concrete possibilità dei paesi produttori di utilizzare efficacemente gli introiti garantiti dalla nuova situazione. Non a caso già a fine 1976 lo scia di Persia si era lamentato: «Abbiamo ottenuto denaro che non possiamo spendere» (Yergin, 1993, p. 645). Questo ci riporta al problema chiave dell'economia, che è l'uso efficiente delle risorse. A ben vedere, non siamo distanti dalla situazione attuale: il mondo non ha mai avuto tanta energia disponibile, si tratti di petrolio, gas o carbone, è inondato di dollari, eppure la costruzione scricchiola. Il sistema costruito nei primi anni Settanta ha retto per quasi mezzo secolo, ma è ormai giunto al capolinea. Invece di puntare ad un nuovo accordo globale si mira adesso ad abbandonare i combustibili fossili: una scelta politica, fortemente appoggiata da tutti i media, ma che buona parte dell'economia stenta a condividere.

## Bibliografia

- Attiga A., *The Arabs and the Oil Crisis 1973-1986*, Kuwait, OAPEC, 1987.
- Bamberg J., *British Petroleum and Global Oil 1950-1975. The Challenge of Nationalism*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000.
- Battisti G., *The Gulf Wars. A Geopolitical Interpretation*, in Antonsich M., Kolossov V., Pagnini M.P. (a cura di), *On the Centenary of Ratzel's Politische Geographie. Europe Between Political Geography and Geopolitics*, Roma, Società Geografica Italiana, 2001, pp. 447-459.
- Eisenhower D.W., *The White House Years: Waging Peace, 1956-61*, Garden City, New York, Doubleday & Co., 1965.
- Laurent E., *La verità nascosta sul petrolio. Un'inchiesta esplosiva sul «sangue del mondo»*, San Lazzaro di Savena (Bo), Nuovi Mondi Media, 2006.
- Liu H.C.K., *US Dollar Hegemony has got to go*, in «The Asia Times Online», 2002 ([www.atimes.com/global-econ/DD11Dj01.html](http://www.atimes.com/global-econ/DD11Dj01.html)).
- Maugeri L., *The Age of Oil. The Mythology, History and Future of the World's Most Controversial Resource*, Westport, Connecticut e Londra, Praeger, 2006.
- Meadows D.H., Meadows D.L., Randers J., Behrens W.W. III, *The Limits to Growth. A Report for the Club of Rome's Project on the Predicament of Mankind*, New York, Universe Books, 1972.
- Mizardegan A., *Nixon's Folly. The White House and the 1970s Oil Price Crisis*, in «The Yale Historical Review. An Undergraduate Publication», 2016, 5, 2, pp. 40-57.
- Odell P.R., *An Economic Geography of Oil*, Londra, G. Bell and Sons Ltd, 1963.
- Odell P.R., *Oil and World Power: A Geographical Interpretation*, Londra, Pelican, 1974.
- Odell P.R., *International Oil: A Return to American Hegemony*, in «The World Today», 1994, 50, 11, pp. 208-201.
- Odell P.R., *Why Carbon Fuels Will Dominate the 21<sup>st</sup> Century's Global Energy Economics*, Brentwood, Multi-Science Publ. Co., 2004.
- Sampson A., *The Seven Sisters. The Great Oil Companies and the World They Made*, Londra, Hodder and Stoughton, 1975.
- Sarkis N., *Le pétrole à l'heure arabe*, Aris, Editions Stock, 1975.
- Spiro D.E., *The Hidden Hand of American Hegemony: Petrodollar Recycling and International Markets*, Ithaca, New York, Cornell University Press, 1999.
- Terzian P., *OPEC: The Inside Story*, Londra, Zed Books, 1985.
- Yergin D., *The Prize. The Epic Quest for Oil, Money and Power*, Londra, Simon & Schuster, 1993.

## Paesaggi multifunzionali della transizione energetica. Alcune proposte per una diversa ri-territorializzazione dell'energia

Fabrizio D'Angelo<sup>1</sup>

### 1. Il processo di transizione energetica alle rinnovabili: un'accidentale ri-territorializzazione

La transizione energetica è un processo che affonda le radici negli anni Settanta del secolo scorso (Rifkin, 2019), ma solo negli ultimi decenni, almeno in Europa, si sta manifestando in modo diffuso ed evidente con la trasformazione dell'intero sistema energetico e con la conseguente configurazione di inediti paesaggi caratterizzati dalla presenza di pannelli fotovoltaici, parchi eolici, impianti mini-idroelettrici e bioenergetici e dalla configurazioni di nuovi spazi per la produzione ed estrazione di risorse rinnovabili. Il processo di transizione ha avuto un forte impulso a partire dal 2009 con il lancio delle politiche comunitarie vincolanti in materia di energia. Queste misure si sono rivelate importanti *drivers* di trasformazione del paesaggio, innescando un rapido processo di ri-territorializzazione dei sistemi energetici con una conseguente modificazione intensa dei paesaggi europei (Frolova, Nadai, Prados, 2015; Puttilli, 2014; Bridge, Bouzarovski, Eyre, 2013). La regia di questo processo è avvenuta all'interno di politiche che hanno concepito la transizione sotto aspetti tecnologici ed economici, ignorando inizialmente quelli spaziali (Voskamp e altri, 2020; Pasqualetti, Stremke, 2017; Puttilli, 2014; Barca, McCann, Rodríguez-Pose, 2012). Il territorio all'interno di queste politiche è stato concepito perlopiù come supporto o sito da sviluppare, dove prevaleva il concetto di localizzazione delle tecnologie in base a caratteristiche tecniche o al minor impatto visivo (Magnani, 2018; Ferrario, Puttilli, D'Angelo, 2020). La visione a-spaziale della transizione ha prodotto delle politiche isomorfe – soluzioni comuni per problemi simili – e *space neutrality* (Barca, McCann, Rodríguez-Pose, 2012), basate sulla settorialità, piuttosto che sulla dimensione territoriale, con un approccio *top-down* e dipendenti da incentivi economici, aiuti statali e supporti finanziari (Chien, 2008). La rapidità e la diffusione con cui ha preso corpo la ri-territorializzazione delle rinnovabili ha promosso la crescita di reti sempre più deterritorializzate e popolate da attori interessati esclusivamente all'estrazione del massimo profitto (Marson, 2019). Questi aspetti hanno da un lato limitato le occasioni di radicamento territoriale del sistema e la sperimentazioni di un progetto territoriale di transizione (Carrosio, 2018; Magnani, 2018; Puttilli, 2014; Pasqualetti, 2011); dall'altro hanno determinato l'avanzamento di un processo di trasformazione del paesaggio accidentale e poco democratico, costruendo un'immagine di transizione fuori controllo e totalmente priva di visione a lungo termine (Gasparini, 2019; Wolsink, 2012; Thissen, Van Oort, 2010). Le conseguenze di questa situazione non hanno tardato a manifestarsi con un'intensa stagione di conflitti territoriali. La loro rapida e diffusa propagazione, anche se a lungo trascurata, ha portato in primo piano l'importanza delle questioni socio-spaziali dell'energia e ha sottolineato come la mancata accettazione sociale di queste operazioni costituisce un'importante barriera alla transizione (Frolova, Nadai, Prados, 2015; Ferrario, Castiglioni, 2015; Dansero, De Luca, 2014; Puttilli, 2014). In questo quadro complesso emerge chiaramente la necessità di riprendere il controllo nel processo di ri-territorializzazione innescato dalla transizione energetica considerando gli aspetti socio-spaziali con lo stesso peso di quelli economici e tecnici.

<sup>1</sup> Università IUAV di Venezia.

## 2. Una definizione di tendenze trasformatrici del paesaggio energetico

Per comprendere quanto pervasivi siano i cambiamenti imposti al territorio e al paesaggio da parte della transizione energetica, si propone di seguito una definizione delle principali tendenze trasformatrici. La ricerca di energia ha sempre trasformato il territorio, ma raramente in passato le abbiamo attribuito questa responsabilità (Pasqualetti, Stremke, 2017). L'avvento delle fonti fossili, dell'elettricità e delle reti hanno scardinato il secolare nesso localizzativo tra produzione e consumo di energia: la maggior parte dei sistemi energetici, infatti, venivano configurati in regioni remote o comunque in contesti marginali (Termini, 2020). Questa situazione sta profondamente mutando nell'attuale transizione, dove si porta avanti un processo di ristrutturazione dei sistemi energetici verso una produzione distribuita, diversificata e decentralizzata e che si basi, almeno in buona parte, sullo sfruttamento di fonti energetiche rinnovabili. Il fatto di poter produrre energia in modo diffuso ha distribuito un gran numero di impianti di piccola e media taglia su tutto il territorio, generando quello che viene definito *energy sprawl* (Trainor e altri, 2016 in Frolova, 2019). Questi nuovi impianti sono connessi direttamente alla rete di distribuzione, andando a modificare la logica di rete energetica, ora basata su un sistema flessibile, bidirezionale e gestibile dal basso. Dal punto di vista spaziale questo nuovo sistema ha ricompiessificato notevolmente il paesaggio, portando all'emersione di nuovi oggetti fisici come pale eoliche, pannelli solari, impianti a biogas e dando nuove configurazioni al territorio con attività legate, ad esempio, alla coltivazione delle agroenergie e alla *short rotation forestry* per la produzione di biomassa. Una seconda tendenza particolarmente importante nell'attuale transizione è il maggior impiego di spazio. La produzione da fonti rinnovabili, infatti, rispetto a quella da fonti fossili, ha una minor densità energetica per km<sup>2</sup>, ovvero, per produrre gli stessi MW di energia da fonti fossili, le rinnovabili hanno bisogno di molto più spazio fisico, inteso sia come spazio dove posizionare l'impianto, sia come spazio dove estrarre le risorse (Frolova e altri, 2019; Pasqualetti, Stremke, 2017). Le fonti rinnovabili hanno quindi una vasta *land use footprint* che si articola in modo differente a seconda della tecnologia e della risorsa usata. Una terza tendenza deriva dalla combinazione di diverse tecnologie con l'uso di svariate risorse e le componenti fisiche di un contesto che genera un'alta varietà di paesaggi energetici. Ogni produzione dà vita a tanti e diversi esiti spaziali a seconda delle caratteristiche del contesto – ambientali, demografiche, culturali, socio-economiche –, dalla forma e funzione urbana, dalla scala di sviluppo e dalla metodologia intrapresa nel progetto di impianto (Voskamp e altri, 2020). Ogni paesaggio viene caratterizzato sia per la presenza di impianti che possono presentarsi in diversi componenti, *layers* ed entità (Pasqualetti, Stremke, 2017), sia per la coltivazione, estrazione, lavorazione o trasporto di una risorsa. Una quarta tendenza è infine la ricostruzione del nesso localizzativo dell'energia. In passato la maggior parte dei sistemi energetici erano percepibili in siti remoti e la conoscenza del loro funzionamento era materia di esperti. Con la transizione in corso questa situazione si è rovesciata: gli abitanti di una comunità da consumatori diventano coscienti di nuovi saperi contestuali e si relazionano quotidianamente con nuovi paesaggi energetici (Magnaghi, 2020). Ad oggi, con la crisi del sistema centralizzato e una tendenza al ritorno verso forme di gestione locale delle risorse e della produzione energetica<sup>2</sup>, riemergono i forti legami che storicamente hanno sempre legato l'energia con lo sviluppo socio-economico e tecnologico del territorio (De Pascali, 2008; Osorio Aravena e altri, 2020).

## 3. La debolezza degli strumenti tra una scarsa cultura progettuale e una pianificazione poco propositiva

Queste tendenze di trasformazione evidenziano come il paesaggio, per effetto della transizione energetica, subisce cambiamenti pervasivi, intensi e in tempi molto rapidi e spesso difficili da dominare. Oggi sembra essersi consolidata una certa consapevolezza circa l'importanza delle questioni socio spaziali della transizione energetica, ma ancora si fatica a tradurla nella pratica territoriale. Nel contesto nazionale si registra una scarsa cultura progettuale della transizione energetica: molti impianti vengono realizzati con progetti isomorfi, ovvero con comuni soluzioni tecniche adattabili a ogni sito, senza però considerare che quel sito fa parte di un determinato

<sup>2</sup> Un esempio sono le pratiche di autoconsumo energetico o le sperimentazioni di comunità energetiche.



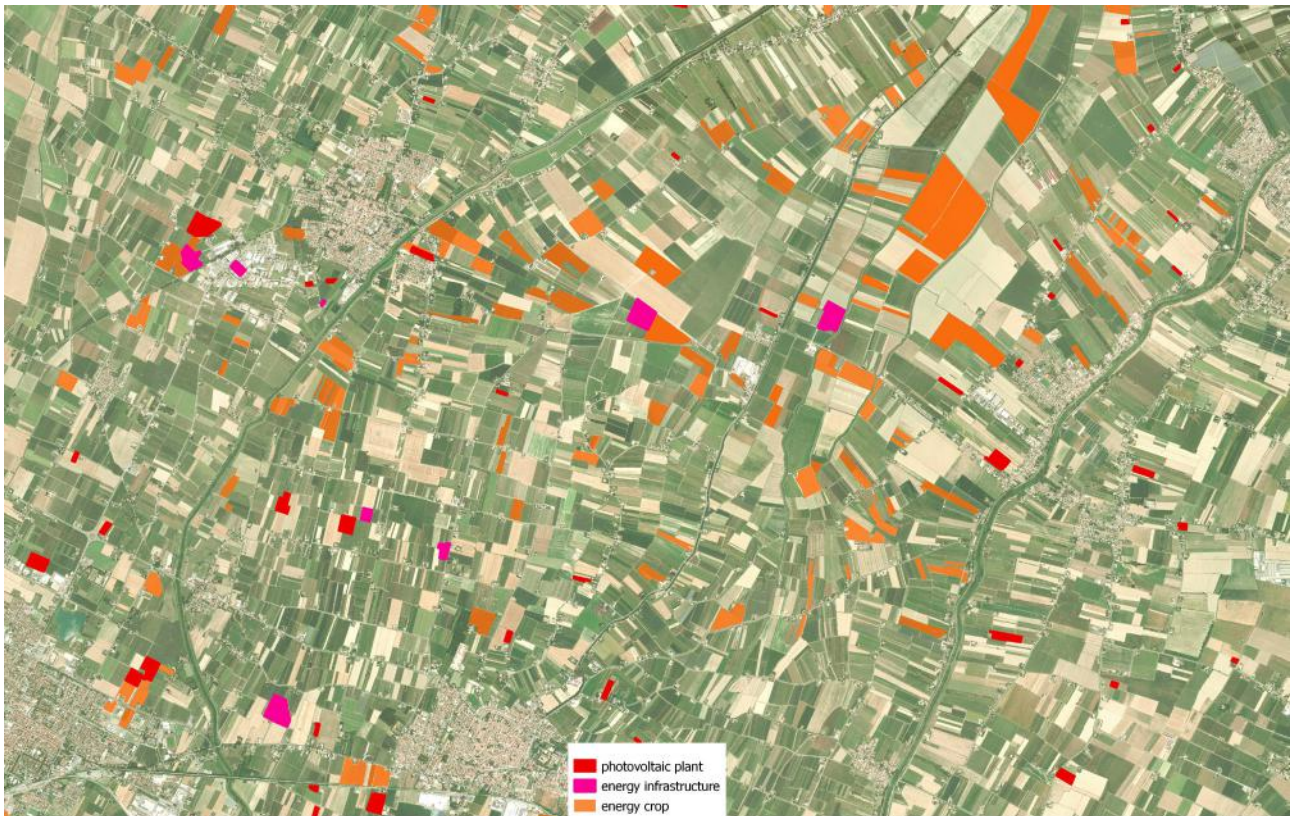


Figura 1. *Energy sprawl* nella pianura romagnola. La costruzione e il funzionamento degli impianti da FER configurano in modo frammentato e diffuso l'intero territorio, dando vita a un'alta varietà di paesaggi energetici. Fonte: elaborazione a cura dell'autore, 2021.

contesto con complesse relazioni territoriali. Sono poche le realizzazioni di impianti che considerano le relazioni con il contesto socioeconomico, che accolgono le istanze e le potenzialità espresse dagli attori locali, che valorizzano il paesaggio e che fanno convivere le diverse pratiche esistenti nel contesto. Sembra ancora difficile, inoltre, considerare le sorti future delle trasformazioni energetiche – la vita di molti impianti è limitata a qualche decennio – e spesso vengono sottostimati gli effetti ambientali che incidono sull'intero metabolismo di un territorio. Lo scarso radicamento territoriale dei progetti energetici è dovuto in parte dalla situazione, introdotta nel primo paragrafo, che ha favorito una diffusa azione speculativa sul territorio, in parte è da attribuire alle lacune e ai ritardi degli strumenti di governo del territorio, *in primis* della pianificazione paesaggistica. I piani paesaggistici italiani per molto tempo hanno tentato di gestire la costruzione di impianti da FER facendo prevalere un approccio meramente vincolistico tramite l'individuazione delle «Aree non idonee all'installazione degli impianti FER»<sup>3</sup>. Questa individuazione definisce i siti dove, con un'alta probabilità, il processo di autorizzazione per la costruzione dell'impianto potrebbe dare esito negativo. Le aree corrispondono grossomodo ai diversi areali sottoposti a vincolo o tutela paesaggistica, mentre le indicazioni fornite puntano perlopiù a ridurre l'impatto estetico. Questo approccio, oltre a considerare il paesaggio solo nei suoi aspetti visivi, non fornisce nessuna indicazione propositiva, limitando le possibilità di intervento e non suggerendo soluzioni. La situazione ha portato a farrinosi iter burocratici che sono imputati oggi, in tutto il Paese, di ostacolare la transizione energetica<sup>4</sup>. Con l'adozione del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima<sup>5</sup> – d'ora in avanti PNIEC –, i cui principi sono stati ripresi poi nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – d'ora in avanti PNRR –, è stato

<sup>3</sup> Strumenti definiti dai diversi piani energetici regionali costruiti sulle linee guida ministeriali del DM 10/09/2010.

<sup>4</sup> Pagni L., *Cingolani: «Rivedremo i permessi alle rinnovabili e meno attese per le valutazioni ambientali»*, in «La Repubblica», 16 marzo 2021 ([www.repubblica.it/economia/16/03/2021/news/cingolani\\_292460688-/](http://www.repubblica.it/economia/16/03/2021/news/cingolani_292460688-/)).

<sup>5</sup> Il PNIEC è il principale strumento di *governance* dell'energia in linea con le direttive europee e approvato dal Governo italiano nel 2019.

introdotto l'aggiornamento delle procedure di attuazione degli impianti FER, puntando, tra le varie misure, al superamento delle precedenti linee guida e introducendo l'individuazione di «Aree idonee all'installazione degli impianti FER». Queste aree rispondono principalmente al principio di minimizzare il consumo di suolo, privilegiando, ad esempio, le installazioni agro-voltaiche e la costruzione di impianti su coperture esistenti o superfici degradate. Il Piano ha affidato alle Regioni<sup>6</sup> il compito di individuare questi siti servendosi anche di un censimento di «aree a vocazione energetica in quanto non destinabili ad altri usi» come ex discariche, aree marginali non utilizzabili per altri scopi, aree industriali dismesse eccetera (PNIEC, p.126). L'introduzione di queste misure sembra aprire la strada a una diversa idea di pianificazione e di progetto degli spazi energetici, che, come ribadisce lo stesso PNIEC valuta «la producibilità associata all'uso delle superfici esistenti», un concetto che da un lato punta a ridurre il consumo di suolo e dall'altro apre inevitabilmente a nuove configurazioni ibride tra la produzione di energia e altre funzioni e usi del territorio.

#### 4. Alcune pratiche in controtendenza

Alla luce di queste considerazioni diventa stimolante esplorare a quali possibilità potrebbe aprire la diversa concezione di spazi per l'energia. Alcuni esiti interessanti sono stati intercettati durante il lavoro sul campo compiuto in una ricerca di dottorato<sup>7</sup> in corso che esplora le questioni spaziali della transizione energetica nel Nord-est italiano. Tramite l'osservazione diretta e il *desk study* di *good practices* sono state individuate delle pratiche progettuali in controtendenza ai tanti impianti isomorfi, dove le questioni socio-spaziali locali sono entrate, in diversi modi, nel progetto dell'impianto. Queste pratiche, di seguito brevemente esposte, hanno prodotto, in maniera più o meno consapevole, esiti spaziali interessanti sotto diversi aspetti. Un primo aspetto rilevato è quello che valorizza l'integrazione della produzione energetica con quella agricola. Un esempio è il grande prato-pascolo fotovoltaico a Sant'Alberto (RA) dove sotto i pannelli fotovoltaici pascolano a rotazioni le greggi della locale azienda agricola o le colture agrovoltaiche sperimentate a Borgo Virgilio (MN) dove i pannelli fotovoltaici sono sospesi sopra le coltivazioni, creando nuove condizioni bioclimatiche e integrandosi alle coltivazioni di seminativi, ortaggi, piante da frutto e ornamentali. Altri casi interessanti si osservano nella temporanea rifunzionalizzazione di aree degradate o marginali – *brownfield* – che spesso, essendo contaminate, compromesse o inservibili, faticano a trovare nuovi usi. Alcuni esempi sono gli impianti fotovoltaici installati presso l'ex sito estrattivo di San Niccolò nella periferia di Bologna; nelle ex discariche di Casaglia a Ferrara e di Goro nel Delta del Po; nelle ex basi militari della NATO a Zelo (RO) e nel monte Calarvina (VR) o nelle ex caserme di Spilimbergo (UD) e Cà Turcata (VE). Gli impianti fotovoltaici in questi casi sfruttano la condizione di *stand-by* di questi siti per produrre energia; la maggior parte delle strutture si appoggia al terreno garantendo così un'alta reversibilità dell'area per gli usi futuri.

Un'altra possibilità offerta dalle nuove tecnologie è quella di integrare e sfruttare la presenza di altre infrastrutture territoriali come manufatti stradali, canali artificiali e coperture di edifici per installare un impianto energetico. «L'aggancio» in questo caso limita lo spreco di suolo e sfrutta l'energia grigia – *embedded energy* – adoperata nella configurazione del sito o nella creazione di precedenti manufatti. È il caso osservato nei tanti mini impianti idroelettrici installati lungo i canali irrigui del Consorzio di Bonifica del Piave o quelli che sfruttano la configurazione di antiche derivazioni idriche come il caso degli impianti installati sulle rogge e le opere di presa storiche lungo il fiume Meschio (TV) – fig. 2 –; o ancora i pannelli fotovoltaici installati lungo le barriere dell'autostrada A22 del Brennero presso Isera (TN) o quelli stesi sopra la discarica di Paese (TV), oltre alle più diffuse soluzioni di pannelli posizionati sopra grandi coperture esistenti. Queste soluzioni da un lato combinano in un'unica infrastruttura più usi e quindi limitano lo spreco di suolo e di materiali da costruzione, dall'altro sono l'occasione per recuperare e rigenerare un patrimonio storico sottoutilizzato. Altri progetti interessanti sono quelli che colgono l'occasione per ripristinare, preservare o valorizzare alcuni aspetti ambientali. Alcuni esempi sono: l'impianto fotovoltaico in via Aravena a Ferrara – fig. 3 – dove è stato

<sup>6</sup> A causa del tardivo recepimento della direttiva RED II – dicembre 2021 – questo processo deve essere ancora intrapreso per molte regioni.

<sup>7</sup> Fabrizio D'Angelo, *Proposte per uno Spatial Turn della transizione energetica*, Scuola di dottorato Università IUAV di Venezia, ambito di ricerca in Urbanistica, XXXV ciclo.





Figura 2. Recupero di una storica opera di presa idraulica lungo il fiume Meschio. Il salto che una volta azionava ruote idrauliche produce oggi energia elettrica. L'intervento riduce il consumo di suolo e diminuisce l'impatto sul fiume già artificializzato, valorizzando l'energia grigia impiegata nella costruzione delle precedenti opere idrauliche. Fonte: fotografia dell'autore, 2021.

riqualificato il locale sistema di maceri e dove sono state messe a dimora delle siepi campestri che ricomplettano il paesaggio agrario circostante, oltre a garantire un nuovo strato ecologico e una schermatura da e verso l'impianto, o il caso dell'impianto eolico sul monte Mesa a Rivoli Veronese, dove è stato portato avanti un importante progetto di conservazione e implementazione della vegetazione tipica dei prati aridi del crinale collinare. Un ultimo aspetto individuato è quello che vede l'integrazione o la creazione di nuove occasioni per attività didattico-educative o legate all'uso del territorio per il tempo libero. Tra i numerosi esempi si cita la rifunzionalizzazione della storica centrale idroelettrica dell'Altanone nelle Dolomiti bellunesi che ha portato, oltre al ripristino delle infrastrutture idroelettriche, anche alla sistemazione di un itinerario a tema energetico-ambientale e la creazione di una struttura ricettiva in alcuni edifici della centrale non più in uso. Un altro esempio interessante è quello del Parco delle Energie Pulite e Rinnovabili (Peper Park) a Badia Calavena (VR) dove, con l'occasione di installare una grande pala eolica sulla sommità di una collina, è stato creato un itinerario turistico a tema energetico che valorizza il paesaggio locale e diffonde consapevolezza sui temi energetici.

## 5. Verso il concetto di multifunzionalità del paesaggio energetico

Nelle pratiche progettuali proposte nel precedente paragrafo emerge una certa tendenza all'integrazione e al radicamento territoriale delle infrastrutture energetiche: gli spazi si aprono a diverse funzioni o alla libera fruizione e vengono valorizzati elementi del paesaggio locale come manufatti storici, ambienti di interesse naturale, infrastrutture, coltivazioni, spazi pubblici eccetera. Questi esiti suggeriscono una nuova idea di paesaggio dell'energia che punta a spazi multifunzionali con funzioni ibride. Il concetto di spazio multifunzionale si è consolidato all'interno del dibattito sull'agricoltura sin dagli anni Novanta: con l'introduzione delle misure



Figura 3. La realizzazione di un impianto fotovoltaico nella periferia di Ferrara ha portato al recupero ambientale di un macero, incluso poi nel perimetro dell'impianto, e la realizzazione di una siepe campestre con arbusti tipici del paesaggio rurale locale. Queste soluzioni garantiscono una schermatura da e verso l'impianto, un implemento della rete ecologica e una ricomplexificazione del paesaggio agroindustriale circostante. Fonte: fotografia dell'autore, 2021.

agroambientali è stato ribadito come un'attività economica può avere diversi *output* e, in virtù di questo, può contribuire a diversi obiettivi sociali in uno (Ferrario, 2007). La multifunzionalità permette, oltre a definirne la funzione, di interpretare in modo diverso non solo l'attività produttiva, ma anche l'assetto stesso dello spazio e il suo ruolo territoriale e, se applicata alla pianificazione, può avere effetti rivoluzionari che mettono in crisi la categoria convenzionale di «uso del suolo» per aprirsi a un concetto di *multifunctional landuse* (Kupers e altri, 2019). Questa riconcettualizzazione può trovare applicabilità anche agli spazi della produzione energetica, rovesciando l'idea consolidatosi nella passata stagione energetica per cui lo spazio dell'infrastruttura energetica è esclusivo e inaccessibile. L'infrastruttura energetica multifunzionale si radica al contesto territoriale in cui è inserita dando la possibilità di personalizzare lo spazio a seconda di diverse prese progettuali e valorizzare dinamiche ed elementi già presenti sul territorio. Inoltre, la multifunzionalità si adatta alla maggior richiesta di spazi e la frammentarietà degli interventi dell'*energy sprawl* che impongono una certa convivenza ed integrazione con quanto già esiste e di quanto è stato prodotto nei diversi cicli di vita del processo territoriale. La multifunzionalità, se correttamente progettata, allieverebbe o addirittura potrebbe andare a risolvere le numerose criticità della transizione legate alla mancata accettazione da parte della popolazione, all'uso esclusivo di risorse e al consumo di suolo.

Queste considerazioni fanno parte di una ricerca in corso e sono frutto di intuizioni che necessitano ancora di ulteriore approfondimento. L'intento di queste considerazioni è comunque quello di stimolare il dibattito sulle questioni territoriali e paesaggistiche in un momento di imminenti trasformazioni in vista di importanti programmazioni come l'attuazione del PNRR. Ciò che si ribadisce è la necessità di riprendere il controllo sul processo accidentato di ri-territorializzazione dell'energia, puntando al radicamento delle infrastrutture energetiche anche osservando e valorizzando il loro carattere multifunzionale.



## Bibliografia

- Barca F., McCann P., Rodríguez-Pose A., *The Case for Regional Development Intervention: Place-Based versus Place-Neutral Approaches*, in «Journal of Regional Science», 2012, 52, 1, pp. 134-152.
- Bridge G., Bouzarovski S., Eyre N., *Geographies of Energy Transition: Space, Place and the Low-Carbon Economy*, «Energy Policy», 2013, 53, pp. 331-340.
- Carrosio G., *La questione energetica vista dalle aree interne*, in Barbera F. e altri (a cura di), *Riabitare l'Italia*, Roma, Donzelli editore, 2018, pp. 487-498.
- Chien S., *The Isomorphism of Local Development Policy: A Case Study of the Formation and Transformation of National Development Zones in Post-Mao Jiangsu, China*, in «Urban Studies», 2008, 45, 2, pp. 273-294.
- Dansero E., De Luca A., *Green e smart? Spazi, progetti e retoriche nella transizione urbana*, 2012.
- De Pascali P., *Città ed energia. La valenza energetica dell'organizzazione insediativa*, Milano, Franco Angeli, 2008.
- Ferrario V., *Lo spazio agrario nel progetto di un territorio. Trasformazioni dei paesaggi rurali nella pianura e nella montagna veneta*, Tesi di Dottorato, Università IUAV di Venezia, 2007.
- Ferrario V., Castiglioni B., *Il paesaggio invisibile delle transizioni energetiche. Lo sfruttamento idroelettrico del bacino del Piave*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», 2015, XIII, VIII, pp. 531-553.
- Ferrario V., Puttilli M.G., D'Angelo F., *Quali politiche per i 'paesaggi dell'energia'? Un esame del contesto istituzionale italiano*, in «Geotema», 2020, 65, pp. 138-160.
- Frolova M., Nadai A., Prados M.J. (a cura di), *Renewable Energies and European Landscapes: Lessons from Southern European Cases*, Berlino, Springer Verlag, 2015.
- Frolova M. e altri, *Effects of Renewable Energy on Landscape in Europe: Comparison of Hydro, Wind, Solar, Bio-, Geothermal and Infrastructure Energy Landscapes*, in «Hungarian Geographical Bulletin», 2019, 68, 4, pp. 317-339.
- Gasparrini C., *La metamorfosi resiliente della città*, in Perrone C., Russo M. (a cura di), *Per una città sostenibile. Quattordici voci per un Manifesto*, Roma, Donzelli editore, 2019, pp. 133-141.
- Kupers P. e altri, *MeerWaarde Met Duurzame Energieopwek*, in «Landschap», 2019, 36, 4, pp. 207-212.
- Lanzani A., *Urbanistica 2045. Condizioni e processi tendenziali di cui dovremmo tenere conto*, in Munarin S. e Velo L. (a cura di) *Italia 1945-2045. Urbanistica prima e dopo. Radici, condizioni, prospettive*, Roma, Donzelli editore, 2016, pp. 62-83.
- Magnaghi A., *Il principio territoriale*, Torino, Bollati Boringhieri, 2020.
- Magnaghi N., *Transizione energetica e società. Temi e prospettive di analisi sociologica*, Milano, Franco Angeli, 2018.
- Marson A., *Tracce di bio-regione*, in Perrone C., M. Russo (a cura di), *Per una città sostenibile. Quattordici voci per Un Manifesto*, Roma, Donzelli editore, 2019.
- MISE, MATTM, MIT, *Piano nazionale integrato per l'energia e il clima-PNIEC*, 2019.
- Nadaï A., Van Der Horst D., *Introduction: Landscapes of Energies*, in «Landscape Research», 2010, 35, pp. 143-155.
- Osorio Aravena J. e altri, *Spatial Energy Planning: A Review*, in «Energies», 2020, 13, 10, pp. 1-14.
- Pagni L., Cingolani: «Rivedremo i permessi alle rinnovabili e meno attese per le valutazioni ambientali», in «La Repubblica», 16 marzo 2021 ([www.repubblica.it/economia/2021/03/16/news/cingolani\\_-292460688/](http://www.repubblica.it/economia/2021/03/16/news/cingolani_-292460688/)).
- Pascali P., Bagaini A., *Energy Transition and Urban Planning for Local Development. A Critical Review of the Evolution of Integrated Spatial and Energy Planning*, in «Energies», 2018, 12, 1, pp. 1-21.
- Pasqualetti M., *The Geography of Energy and the Wealth of the World*, in «Annals of The Association of American Geographers», 2011, 101, 10, pp. 971-980.
- Pasqualetti M., Stremke S., *Energy Landscapes in a Crowded World: A First Typology of Origins and Expressions*, in «Energy Research & Social Science», 2018, 36, pp. 94-105.
- Puttilli M.G., *Geografia delle fonti rinnovabili. Energia e territorio per un'eco-ristrutturazione della società*, Milano, Franco Angeli, 2014.
- Rifkin J., *Un Green New Deal globale*, Milano, Mondadori, 2019.
- Stoeglehner G., Niemetz N., Kettl K., *Spatial Dimensions of Sustainable Energy Systems: New Visions for Integrated Spatial and Energy Planning*, in «Energy, Sustainability and Society», 2011, 1, 2.
- Termini V., *Energia, la grande trasformazione*, Roma-Bari, Laterza, 2020.
- Thissen M., Van Oort F., *European Place-Based Development Policy and Sustainable Economic Agglomeration*, in «Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie», 2010, 101, 4, pp. 473-480.



## Transizione energetica e trasformazioni territoriali: processi ed impatti sul paesaggio in Italia

Ilaria Greco, Angela Cresta<sup>1</sup>

### 1. Introduzione

Le diverse tipologie di fonti energetiche localmente disponibili e i connessi processi di utilizzo e valorizzazione messi in atto rappresentano, da sempre, una risorsa strategica per lo sviluppo dei territori (Cook, 1976). Per lungo tempo gli studi della Geografia dell'energia si sono concentrati sull'analisi dei profondi squilibri geoeconomici e geopolitici e sugli impatti ambientali direttamente e indirettamente legati all'attività di produzione, distribuzione e conversione di energia (Solomon, Calvert, 2017), approcciando solo di recente all'analisi delle profonde trasformazioni del paesaggio e, in taluni casi dell'identità stessa dei territori, che da esse derivano (Turri, 2003).

Ad oggi, questi processi vanno riletti alla luce dei caratteri di una nuova geografia globale dell'energia che trova nel processo di transizione energetica, guidato dalla decarbonizzazione legata all'utilizzo delle fonti rinnovabili, dall'efficientamento energetico e dalla sicurezza energetica, il principale elemento di cambiamento dei modelli e delle politiche energetici territoriali (Calvert, 2016).

Il presente contributo, a partire dal XIV Rapporto della Società Geografica Italiana, quale importante riferimento scientifico ed epistemologico dell'approccio geografico al tema dell'energia e dei paesaggi energetici italiani, rappresenta un ulteriore momento di riflessione sul rapporto «energia», «territorio» e «paesaggio», attraverso l'esemplificazione di pratiche di trasformazioni territoriali guidate dalla transizione energetica nel nostro Paese e sui paesaggi che localmente da queste si originano (Cresta, Greco, 2020).

L'obiettivo è di partecipare ed animare un confronto e un dibattito multidisciplinare a livello accademico sulle tematiche in oggetto, con l'auspicio di concrete ricadute sui territori in tema di indirizzo, politiche e progettualità.

### 2. La transizione energetica: una sfida globale e locale

Molte delle grandi e irrisolte sfide dei nostri tempi – dall'utilizzo consapevole delle risorse al diritto alla crescita e al benessere dei Paesi emergenti, dai conflitti per le risorse alla sostenibilità dello sviluppo, dai cambiamenti climatici alla decarbonizzazione, dai problemi di *competing land uses* alle alterazioni del paesaggio e delle identità territoriali – sono da ricondurre direttamente o indirettamente alla produzione, alla distribuzione e al consumo di energia (Bencardino, 2020).

Il miglioramento dell'efficienza economica e ambientale del settore energetico rappresenta un fattore cruciale per la crescita e lo sviluppo di un Paese quanto dell'economia mondiale. Dalla Rivoluzione Industriale,

---

<sup>1</sup> Università del Sannio. Il presente contributo è frutto di una riflessione comune degli autori, tuttavia le parti vanno così attribuite: Ilaria Greco paragrafi 1, 2, 3; Angela Cresta paragrafi 4, 5.

che inaugura l'era dei combustibili, abbiamo assistito al susseguirsi di diversi cicli energetici che hanno visto la sostituzione di una fonte primaria all'altra: dall'energia elettrica di fine Ottocento al petrolio dei primi del Novecento sino all'energia nucleare del secondo dopoguerra. Nel corso dei decenni il fabbisogno energetico mondiale è cresciuto enormemente ed in maniera continuativa, sospinto dalla crescita della popolazione e dell'economia globale (Greco, 2020a). L'aumento dei consumi, insieme anche ad una maggiore attenzione e consapevolezza globale dell'impatto ambientale della crescita economica – dalla Conferenza di Stoccolma del 1972 alla pubblicazione dello studio *The Limits to Growth* (Meadows e altri, 1972) e del Rapporto *Our Common Future* nel 1989 (WCED, 1987) fino alla *Conferences of Parties* (COP 21) del 2015 e alla Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici del 2021 (COP 26) – ha portato alla ricerca e all'utilizzo massivo di fonti di energia maggiormente sostenibili e spinto alla decarbonizzazione energetica, ovvero alla riduzione del rapporto carbonio-idrogeno nelle fonti energetiche.

Il comparto dell'energia è di gran lunga il principale responsabile della CO<sub>2</sub> emessa in atmosfera con l'80,7% del totale, seguito dall'8,72% dell'agricoltura e dal 7,82% dei processi industriali e dell'uso dei prodotti. La domanda globale di energia, per effetto della ripresa della crescita dell'economia globale post pandemia, è destinata ad aumentare del 4,6% nel 2021, con le emissioni globali di CO<sub>2</sub> legate all'energia che si stanno dirigendo verso il secondo aumento annuale più alto di sempre (IEA, 2021a; BP, 2021).

Ne consegue che se si vogliono abbassare le emissioni di gas serra in atmosfera, e in questo modo combattere il *climate change*, sarà necessario intervenire in modo progressivamente sempre più forte sul settore dell'energia, favorendo la «transizione» guidata dalla decarbonizzazione e dall'efficientamento energetico, come più volte ribadito nelle *roadmap* fissate dagli accordi internazionali e dai singoli Stati per arrivare alla cosiddetta *carbon neutrality* (IEA, 2021b).

Sovente la transizione energetica viene letta come il passaggio da un modello di produzione di energia basato sull'utilizzo di combustibili fossili ad uno a basse emissioni di carbonio e di altri gas serra mediante l'impiego di fonti rinnovabili (Bridge e altri, 2013). In realtà, la realizzazione di tale processo passa non solo dalla sostituzione di combustibili fossili con fonti a zero emissioni di CO<sub>2</sub> – decarbonizzazione –, bensì dalla riduzione della domanda globale di energia primaria e dell'intensità dei consumi di energia, grazie al miglioramento dell'efficienza – efficientamento energetico –, nonché dalla dimensione della sicurezza energetica intesa come la disponibilità ininterrotta di fonti energetiche a un prezzo accessibile. Riduzione della domanda di energia primaria a scala globale in tempi brevi, efficienza energetica, sicurezza dell'approvvigionamento e maggiore utilizzo delle fonti rinnovabili risultano, dunque, elementi nodali per portare a compimento il processo di transizione energetica (World Energy Council, 2021).

Al riguardo, i dati confermano che il processo di transizione energetica è in atto, ma molto c'è ancora da analizzare e riflettere circa i segnali contrastanti sul ritmo e sulla direzione di tale cambiamento, sia a livello globale che locale. Per quanto riguarda l'uso delle energie rinnovabili, l'aumento della domanda nel 2021 di oltre l'8%, per raggiungere 8.300 TWh, è la più grande crescita su base annua mai registrata in termini assoluti, con un forte impulso del solare fotovoltaico e dell'eolico che contribuiscono per due terzi alla crescita delle rinnovabili su scala globale. La quota delle rinnovabili è, però, ferma al 4% (BP, 2021) ed il mercato delle fonti fossili è ancora fortemente sostenuto a livello globale (REN21, 2019). Le emissioni globali di CO<sub>2</sub> legate all'energia nel 2020 – pari a 31,5 Gt – hanno contribuito al raggiungimento della concentrazione media annuale di CO<sub>2</sub> più alta mai raggiunta nell'atmosfera di 412,5 parti per milione.

Ciò, dunque, che è in discussione non è l'utilizzo delle fonti rinnovabili di energia – FER –, che è aumentato sia in termini assoluti che relativi e secondo le previsioni continuerà ad aumentare a un ritmo sempre più sostenuto, bensì quanto le rinnovabili saranno realmente in grado di sostenere un'economia *low carbon* a livello globale. Un ruolo di primo piano nel processo di transizione energetico sarà svolto dalle grandi economie, Stati Uniti e Cina in primis, non solo in termini di produzione e consumo, ma quali principali Paesi investitori in energie rinnovabili. Altro aspetto da considerare, soprattutto per lo sviluppo futuro delle rinnovabili è l'impiego, ancora molto ridotto, delle energie pulite in attività e settori strategici e fortemente energivori quali il riscaldamento/raffreddamento a uso privato e industriale e il trasporto (Greco, 2020b).

### 3. Il processo di transizione energetica in Italia

In un sistema di «economie europee verdi», la nuova Strategia energetica nazionale – SEN – del 2017 traccia la *Roadmap* decennale per gestire – e anticipare – il cambiamento del sistema energetico italiano rilanciando tre obiettivi chiave – competitività, ambiente e sicurezza – da perseguire congiuntamente all'orizzonte del 2030, in coerenza con gli scenari elaborati a livello UE nel *Clean Energy Package* (MISE-MAT, 2017).

I campi di azione per un'Italia dell'energia *low carbon*, così come definiti anche nel Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima – PNIEC – 2021-2030 sono chiari: sviluppo del mercato interno dell'energia, passaggio da un assetto centralizzato a uno distribuito basato prevalentemente sulle fonti rinnovabili, politiche per l'efficienza energetica, ricerca e progresso tecnologico e spinta verso un cambiamento nelle abitudini di consumo a minore impatto energetico.

Importanti i risultati raggiunti nel segno della transizione energetica: tra il 2010 e il 2020 l'Italia ha aumentato considerevolmente la quota delle rinnovabili, raggiungendo già nel 2015 l'obiettivo europeo dalla direttiva 2009/28/CE del 17% entro il 2020 della quota del consumo energetico finale lordo da FER. Le rinnovabili sono arrivate a coprire oltre un quinto della domanda di energia primaria nazionale, posizionando il nostro Paese al terzo posto tra i Paesi UE28, in termini di consumi di energia da FER e al quarto posto in termini di consumi energetici complessivi (GSE, 2019).

Nel 2020 la domanda primaria di energia – in termini di disponibilità energetica lorda – è diminuita per il terzo anno consecutivo, registrando una flessione del 9,2%. A fronte di una diminuzione del PIL dell'8,9% in termini reali, l'intensità energetica si è attestata a 91,3 tep/milione di euro, in lieve calo, rispetto ai 91,6 del 2019. Si registrano diminuzioni della domanda in tutti i settori: -16,1% nel petrolifero, -15,6% nell'energia elettrica, -4,4% nel gas naturale, -1,6% nelle rinnovabili, -26,8% nei combustibili solidi, -0,6% nei rifiuti non rinnovabili (MISE-DGSAIE, 2021). Ciò ha portato a ridurre le emissioni del sistema energetico italiano nel 2020 di quasi il 40% rispetto ai livelli del 2005, con un balzo di circa otto punti percentuali rispetto all'anno precedente, con valori di emissioni di gas serra nazionali per unità di consumo interno lordo di energia in linea con la media europea – 2,76 tCO<sub>2</sub>eq/tep contro i 2,62 tCO<sub>2</sub>eq/tep dei Paesi UE – (ENEA, 2021a).

Tuttavia, i dati relativi al primo trimestre del 2021 (ENEA, 2021b) segnano un forte peggioramento congiunturale dell'Indice sintetico della transizione energetica ISPRED<sup>2</sup> – in calo del 18% rispetto al IV° trimestre 2020 –, dovuto alla ripresa dei consumi di energia primaria – pari a circa 43 Mtep, segnando un +1,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente frenati nel 2020 dalla pandemia da Covid 19 – e all'innalzamento degli obiettivi di riduzione delle emissioni al 2030 deciso in sede UE a fine 2020 – target del -55% rispetto al 1990. Si arresta anche il calo delle emissioni di CO<sub>2</sub>, che sono tornate sui livelli dell'anno precedente – fig. 1, fig. 2.

In sintesi, i dati mostrano come i «buoni» risultati raggiunti nel 2020 siano da imputare per circa il 70% alla congiuntura economica e solo per il restante 30% a componenti strutturali virtuose come la riduzione dell'intensità energetica dell'economia e dell'intensità carbonica dell'energia.

Nonostante gli obiettivi dichiarati, i piani e le azioni già adottate, il processo di transizione del sistema energetico nel nostro Paese è, dunque, ancora all'inizio. Il sistema energetico nazionale si conferma infatti fortemente dipendente dalle fonti fossili – in particolare petrolio e gas che insieme coprono oltre il 70% dell'approvvigionamento energetico del Paese, mentre le FER sono ferme al 20% –; così come importanti ritardi permangono sia in termini di investimenti in tecnologie *low-carbon* – l'Italia occupa una posizione di retrovia a fronte dei principali Paesi europei –, che di autosufficienza energetica – il 73% del fabbisogno è soddisfatto dalle importazioni nette –, con evidenti problemi in tema di sicurezza degli approvvigionamenti e competitività delle forniture (MISE-DGSAIE, 2021).

Ciò trova conferma anche nel *dossier* di Legambiente Stop Sussidi alle fonti fossili (Legambiente, 2019) che sottolinea come, nonostante un impegno finanziario del Governo ancora consistente a sostegno del consumo e della

<sup>2</sup> L'Indice sintetico della transizione energetica – ISPRED, Indice Sicurezza energetica, Prezzi Energia e Decarbonizzazione – elaborato dall'ENEA misura in maniera sintetica l'evoluzione del sistema energetico nazionale. Per un approfondimento sulla costruzione dell'Indice composito ISPRED si veda: Nota metodologica - Analisi trimestrale del sistema energetico italiano, I trimestre 2021 n. 2/2021, pp. 52-57.

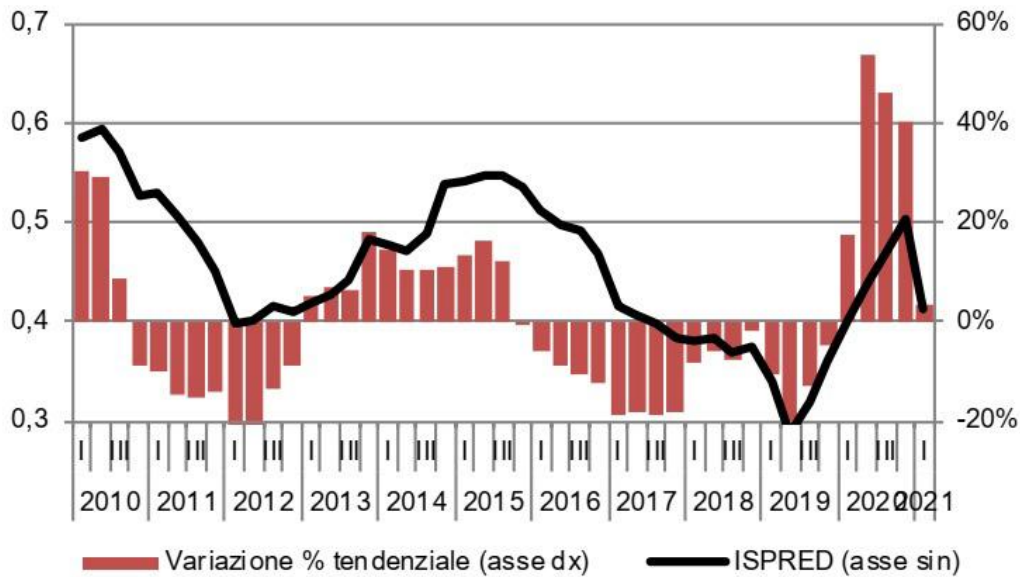


Figura 1. Indice sintetico ISPRED (Valori assoluti sx var. % sull'anno precedente – asse dx). Fonte: ENEA, 2021b.

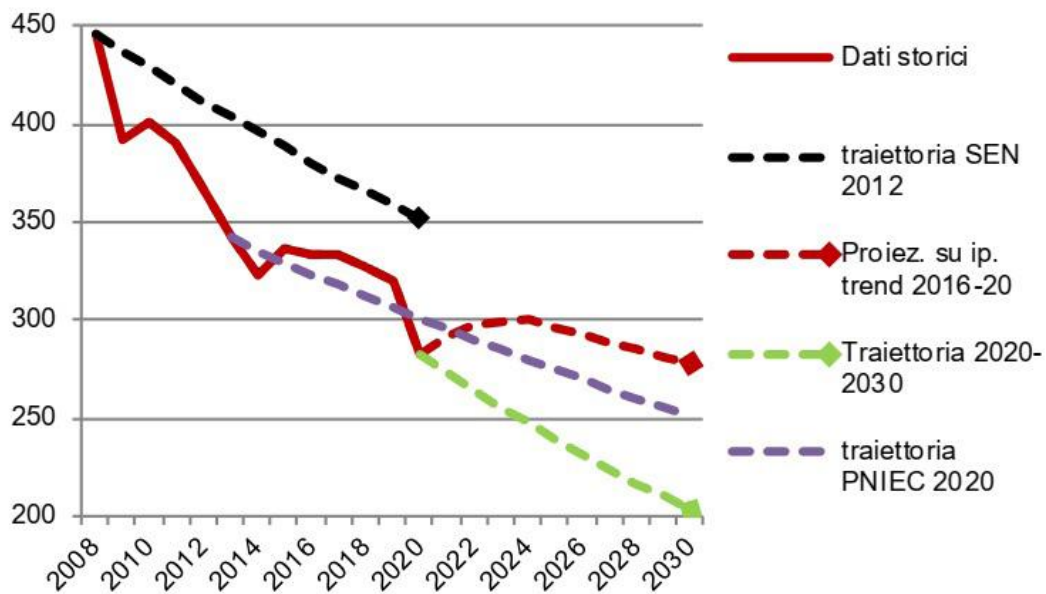


Figura 2. Emissioni totali di CO2 (Mt). Fonte: ENEA, 2021b.

produzione di idrocarburi – 18,8 miliardi di euro circa tra sussidi diretti e indiretti – e un'intensa attività di trivellazione ed estrazione che interessa 15 Regioni per un totale di 270 titoli minerari per la ricerca e la coltivazione di idrocarburi – con 760 pozzi produttivi, 118 piattaforme off-shore, 15 centrali di stoccaggio gas e 87 impianti di raccolta e trattamento –, la capacità di copertura del fabbisogno nazionale è assolutamente insufficiente – in media poco più del 7% per petrolio e gas estratto – per considerare ad oggi queste risorse strategiche ai fini della sicurezza e dell'indipendenza energetica nazionale.

#### 4. Le trasformazioni territoriali guidate dalla transizione energetica in Italia

Dalla lettura che il XIV Rapporto della Società Geografica Italiana presenta della relazione tra «energia», «territorio» e «paesaggio» nel nostro Paese emerge chiaramente come in una prima fase di attenzione all'impatto ambientale delle politiche energetiche tra gli anni Settanta e Ottanta – una sorta di prima transizione energetica – ogni trasformazione e riorganizzazione del territorio sia stata considerata «accettabile» purché rispondente ad una duplice istanza – globale e locale –: soddisfare un crescente fabbisogno energetico e, al contempo, limitare l'impatto ambientale dei modelli energetici.

Le crisi energetiche degli anni Settanta e l'emergere di forti spinte ambientaliste portano a ripensare le politiche energetiche in favore di una maggiore attenzione all'ambiente, riconoscendo il diritto ma, soprattutto, la responsabilità di ciascun Paese alla conservazione della natura, all'accorto utilizzo delle risorse naturali rinnovabili e non rinnovabili, alla lotta contro le emissioni inquinanti e al surriscaldamento globale per mitigare gli effetti sui cambiamenti climatici.

Ciò spinge anche il nostro Paese, dopo una massiccia produzione di energia da centrali idroelettriche e termoelettriche a carbone e alcuni decenni dominati dal nucleare – con il varo nel 1975 del primo piano energetico nazionale che ne prevedeva un forte sviluppo – ad un cambiamento nel mercato dell'energia volto allo sviluppo e all'utilizzo di FER, il cui tema si impone con forza nelle politiche degli anni Novanta. Anche sul piano della ricerca geografica gli studi sull'energia si aprano a concetti propri della geografia umana, mostrando una nuova sensibilità critica verso gli impatti sociali e ambientali legati alla produzione, all'utilizzo e allo scambio di energia. Si pensi, tra gli altri, agli scritti di Ugo Leone (1987), Ferrante e Leone (1983), Lusso (1980), Spinelli (1984), Battisti (1993).

L'enfasi posta in questi anni sui benefici ambientali delle rinnovabili pone, però, in secondo piano lo studio degli impatti prodotti dallo sfruttamento dell'energia verde sul territorio e sul paesaggio: l'assenza di politiche territoriali e paesaggistiche ed una pianificazione meramente ambientale che non tiene conto dell'impatto che le tecnologie verdi e gli investimenti per realizzarle producono sui territori, soprattutto sui sistemi territoriali fragili del nostro paesaggio vallivo e montano, portano ad una serie di effetti distorsivi in termini di consumo ed uso del suolo, sfociati a volte in veri e propri conflitti, e a trasformazioni permanenti del paesaggio e dell'identità stessa dei territori (Turri, 2003). Il rapporto tra «energia e paesaggio» prevale rispetto a quello tra «energia e ambiente» (Cresta, 2020).

L'attenzione che dai primi anni Duemila viene posta al paesaggio non solo nella sua componente visibile ma anche invisibile, ovvero di un paesaggio interconnesso con le comunità che lo abitano e fatto di significati e valori intrinseci, di senso del luogo e di senso dell'abitare (Angelucci, 2011), così come definito nella Convenzione Europea del paesaggio (art. 1, c. a), apre una nuova fase anche nella pianificazione energetica sostenibile e nella valutazione dei piani e delle progettualità. Una fase, che include la nuova «dimensione paesaggistica» negli studi dell'impatto delle politiche energetiche – comprese quelle legate alle *tecnologie green* – sui territori, con un contributo importante anche della geografia italiana nell'affrontare nuove tematiche (Marchigiani, Prestamburgo, 2010): consumo e degrado del suolo, compatibilità paesaggistica e impatto visivo e/o estetico (Puttilli, 2009; Briffaud, Ferrario, 2015), *competing land uses* tra attività antropiche ed energetiche (Santangelo, Iannotti, Musacchio, 2018), *land grabbing*, conflitti territoriali (Castiglioni, 2018; Ferrario, 2018).

La transizione energetica verso le FER ha amplificato il dibattito politico-sociale nei territori maggiormente interessati ai rischi/opportunità legati a queste trasformazioni, coinvolgendo le comunità territoriali (Ferrario, Castiglioni, 2015).

Tra le tante questioni aperte sicuramente rientra quella del cosiddetto «mini-idro<sup>3</sup>», ovvero degli impianti di piccole dimensioni che rappresentano una risorsa dalle grandi potenzialità produttive soprattutto nelle Regioni del Nord ma in grado, se non ben governata, di alterare profondamente l'identità di territori in aree di particolare pregio paesaggistico-ambientale e degli ecosistemi fragili e vulnerabili. Si pensi ai paesaggi dell'Arco Alpino come la Valle del Mis nel Bellunese, che rappresenta una delle principali vie di accesso al Parco Nazionale delle Dolomiti Bellunesi, o alla Valcellina nelle Prealpi Carniche in Friuli-Venezia Giulia (Mauro, 2020).

<sup>3</sup> Secondo l'ESHA – *European Small Hydropower Association* – il limite entro cui una centrale è considerata «mini-idro» è pari a 10MW di potenza installata. In Italia, generalmente, tale limite è posto ad una capacità di generazione che arriva fino ai 3MW.



Anche il solare-fotovoltaico, con i suoi 822.301 impianti distribuiti in quasi tutti i Comuni italiani – numero che negli ultimi dieci anni si è più che decuplicato –, oltre all'impatto ambientale in termini di impronta di carbonio e sottoprodotti di scarto, è causa di importanti forme di degrado paesaggistico, deforestazione, perdita di aree verdi e biodiversità che interessano ampi sistemi territoriali regionali. Si pensi al comprensorio di oltre 100 ettari di Canicattini Bagni, Siracusa e Noto nel cuore del Parco Nazionale degli Iblei, o al progetto del mega impianto di Corigliano d'Otranto nel cuore del Salento, o ancora ai progetti presentati di recente dalla Provincia di Brindisi che coinvolgono complessivamente circa 500 ettari di terre fertili vocate all'agricoltura e al turismo.

Altrettanto acceso è il dibattito sugli impianti eolici sia *on-shore* che *off-shore* e sulla realizzazione di nuove strutture *near-shore* – a meno di tre chilometri dalla costa –, soprattutto nelle Regioni Meridionali dove si concentra oltre il 90% delle installazioni; progetti osteggiati non solo per l'inquinamento acustico e le conseguenze sulle rotte migratorie e dell'avifauna, ma per il forte impatto visivo che contrasta con l'identità e la vocazione turistica e agricola delle aree coinvolte. Paesaggi rurali come l'Alta Irpinia, la Val Fortore tra il Sannio e la Daunia nell'entroterra dell'Appennino centro-meridionale ma, anche, tanti sistemi costieri dalla Calabria – Isola di Capo Rizzuto – alla Sicilia – Progetto *Mediterranean wind* al largo delle isole Egadi – sono stati – o lo saranno in un prossimo futuro – completamente trasformati dai parchi eolici, che da «icona» della *green economy* sono divenuti «iconema» di queste aree (Mauro, 2020, p. 170).

Anche il settore delle bioenergie – biomasse, biogas, bio-liquidi –, per quanto svolga un ruolo importante nel processo di decarbonizzazione tanto da essere considerato «*carbon neutral*», non è scevro da rischi per il paesaggio e le comunità territoriali. L'Agenzia Europea dell'Ambiente ha sottolineato più volte la necessità di utilizzare colture a minor impatto ambientale per ridurre il consumo di suolo e di risorse idriche nella produzione di bioenergia. Le agro-energie stimolano, infatti, una produzione intensiva con un forte rischio per la sicurezza alimentare ma, anche, per il paesaggio in termini di perdita di biodiversità, desertificazione, contaminazione delle falde acquifere, soprattutto in ecosistemi naturali o di pregio; un esempio è la discussa riapertura della centrale nella Valle del Mercure, all'interno del Parco Nazionale del Pollino.

Infine, anche la geotermia rappresenta un rischio importante dal punto di vista paesaggistico, non solo per il pericolo di emissioni inquinanti ma per le intense trivellazioni necessarie al raggiungimento delle fonti di calore che possono provare pericolosi stress termici e pressori, soprattutto in aree di instabilità del sottosuolo, trasformando in molti casi il paesaggio rurale in uno di tipo industriale. Molto si discute ad esempio sul progetto pilota nell'area del Lago di Bolsena – bacino di origine vulcanica più grande d'Europa –, Sito di Interesse Comunitario – SIC – e Zona di Protezione Speciale – ZPS – della Rete Natura 2000.

## 5. Il ruolo delle comunità nel futuro della transizione energetica

Intendere il paesaggio come parte del territorio significa prestare attenzione all'ambiente naturale e al ruolo delle comunità che le abitano, soprattutto in aree di particolare pregio paesaggistico-ambientale o in ecosistemi fragili e vulnerabili. Non è, dunque, strano che in tali aree sovente abbiano origine conflitti che chiamano in causa tanto la dimensione ecologica, quanto quella territoriale che coinvolge le comunità che di quei luoghi condividono e riproducono risorse, valori, regole e senso di appartenenza (De Marchi, 2011).

I conflitti nascono quando le ragioni del paesaggio si scontrano – anziché incontrarsi – con le ragioni della politica, dell'interesse pubblico e dell'innovazione che considerano le FER uno dei capisaldi della *green economy*. La fotografia che il Rapporto di Legambiente sulle Comunità rinnovabili restituisce è quella di un Paese in cui in 7.914 Comuni sono installati impianti da fonti rinnovabili – dieci anni fa erano solo 356 –, con 3.493 Comuni già al 100% elettrici, 50 quelli autosufficienti per i fabbisogni termici grazie a impianti a biomassa o geotermici connessi a reti di teleriscaldamento e 40 comuni al 100% rinnovabili. A ciò si aggiungono almeno 30 tra configurazioni di Comunità energetiche da fonti rinnovabili ed esperienze di autoconsumo collettivo. Numeri che raccontano l'interesse ma, anche, il bisogno e la voglia di «protagonismo dal basso» (Legambiente, 2021). Assicurare la crescita dell'economia mondiale, riducendone progressivamente e significativamente l'impatto ambientale, chiamando in causa un più generale processo di transizione energetica e, non ultimo, la necessità di bilanciare le istanze di approvvigionamento energetico con le rivendicazioni di riappropriazione espresse dalle comunità locali (Calvert, 2016), resta una questione nodale e una sfida su cui siamo chiamati a confron-

tarci e ad agire con immediatezza. Il processo di transizione energetica deve essere governato da un approccio inclusivo del paesaggio in grado di generare e rafforzare la coesione territoriale a partire dall'autodeterminazione delle comunità locali.

## Bibliografia

- Angelucci F., *La costruzione del paesaggio energetico*, Milano, Franco Angeli, 2011.
- Battisti G. (a cura di), *L'impatto geografico degli impianti energetici, Nuovi scenari per la produzione, i trasporti e i consumi alle soglie del 2000*, Serie Geografia, Dipartimento di Scienze Geografiche e Storiche, Trieste, Università di Trieste, 1993.
- Bencardino F., *Introduzione. Geografia ed energia: un rapporto tra tradizione, ricerca e innovazione*, in Cresta A., Greco I. (a cura di), *Energia e Territorio. Per una geografia dei paesaggi energetici italiani. XIV Rapporto della Società Geografica Italiana*, Roma, Società Geografica Italiana, 2020, pp. 11-20.
- BP, *Statistical Review of World Energy*, Londra, BP p.l.c., 2021.
- Bridge G. e altri, *Geographies of Energy Transition: Space, Place and the Low-Carbon Economy*, in «Energy Policy», 2013, 53, pp. 331-340.
- Briffaud S., Ferrario V., *Ricollegare energia e territorio: il paesaggio come intermediario. Alcune riflessioni a partire dai risultati del Progetto Ressources*, in Castiglioni B., Parascandolo F., Tanca M., *Landscape as a Mediator, Landscape as a Common. Prospettive internazionali di ricerca sul paesaggio*, Padova, Cleup, 2015, pp. 83-100.
- Calvert K., *From "Energy Geography" to "Energy Geographies". Perspectives on a Fertile Academic Borderland*, in «Progress in Human Geography», 2016, 1, pp. 105-125.
- Castiglioni B., *Verso un paesaggio di tutti e per tutti. Sensibilizzazione, educazione e partecipazione*, in Castiglioni B. e altri, *Il paesaggio tra conflittualità e integrazione. Materiali da un'esperienza formativa*, Padova, Cleup, 2018, pp. 42-52.
- Cook E.F., *Man, Energy, Society*, San Francisco, Freeman and Co, 1976.
- Cresta A., Greco I. (a cura di), *Energia e Territorio. Per una geografia dei paesaggi energetici italiani. XIV Rapporto della Società Geografica Italiana*, Roma, Società Geografica Italiana, 2020.
- Cresta A., *Il rapporto tra energia e paesaggio verso la transizione energetica*, in Cresta A., Greco I., *Energia e Territorio. Per una geografia dei paesaggi energetici italiani. XIV Rapporto della Società Geografica Italiana*, Roma, Società Geografica Italiana, 2020, pp. 141-145.
- De Marchi M., *Conflitti socio-ambientali e cittadinanza in movimento*, in Dansero E., Baggiani M., *Politiche per l'ambiente. Dalla natura al territorio*, Torino, Utet, 2011, pp. 317-348.
- ENEA, *Analisi trimestrale del sistema energetico italiano. Anno 2020*, Roma, ENEA, 1, 2021 (a).
- ENEA, *Analisi trimestrale del sistema energetico italiano. Anno 2020*, Roma, ENEA, 2, 2021 (b).
- Ferrante G., Leone U., *Temi di ricerca sulle fonti di energia*, in «Quaderni dell'Istituto di geografia della Facoltà di Magistero dell'Università di Lecce», 1983, Lecce, 9.
- Ferrario V., Castiglioni B., *Il paesaggio invisibile delle transizioni energetiche: lo sfruttamento idroelettrico nel bacino del Piave*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», 2015, 4, pp. 531-553.
- Ferrario V., *I nuovi paesaggi delle energie rinnovabili. Occasioni di conflitto e spazi per l'integrazione*, in Castiglioni B. e altri, *Il paesaggio tra conflittualità e integrazione. Materiali da un'esperienza formativa*, Padova, Cleup, 2018, pp. 123-131.
- Greco I., *Fabbisogno e bilancio energetico globale*, in Cresta A., Greco I. (a cura di), *Energia e Territorio. Per una geografia dei paesaggi energetici italiani. XIV Rapporto della Società Geografica Italiana*, Roma, Società Geografica Italiana, 2020(a), pp. 43-54.
- Greco I., *Le fonti rinnovabili nel mercato energetico globale*, in Cresta A., Greco I. (a cura di), *Energia e Territorio. Per una geografia dei paesaggi energetici italiani. XIV Rapporto della Società Geografica Italiana*, Roma, Società Geografica Italiana, 2020(b), pp. 55-64.
- GSE, *Rapporto Statistico. Energia da fonti rinnovabili in Italia. Anno 2018*, Roma, Gestore dei Servizi Energetici S.p.A, 2019.
- IEA, *World Energy Outlook 2021*, Parigi, IEA Publications, 2021(a).
- IEA, *Net Zero by 2050. A Roadmap for the Global Energy Sector*, Parigi, IEA Publications, 2021(b).
- Legambiente, *Stop sussidi alle fonti fossili*, Roma, Ufficio Energia di Legambiente, 2019.
- Legambiente, *Comunità rinnovabili 2021*, Roma, Ufficio Energia di Legambiente, 2021.
- Leone U., *Geografia per l'ambiente*, Roma, La Nuova Italia Scientifica, 1987.
- Lusso G., *Il contributo dei geografi al problema dell'energia*, in Corna Pellegrini G., Brusa C. (a cura di), *La ricerca geografica in Italia 1960-1980*, Varese, Ask, 1980, pp. 561-565.
- Marchigiani E., Prestamburgo S., *Energie rinnovabili e paesaggi. Strategie e progetti*, Milano, Franco Angeli, 2010.
- Mauro G., *I nuovi paesaggi delle energie rinnovabili: paesaggi idroelettrici, del vento e delle biomasse*, in Cresta A., Greco I. (a cura di), *Energia e Territorio. Per una geografia dei paesaggi energetici italiani. XIV Rapporto della Società Geografica Italiana*, Roma, Società Geografica Italiana, 2020, pp. 159-180.

- Meadows D.H. e altri, *The Limits to Growth: A Report for the Club of Rome's Project on the Predicament of Mankind*, New York, Universe Books, 1972.
- MISE-DGSAIE, *La situazione energetica nazionale nel 2020*, Roma, MISE-DGSAIE, luglio 2021.
- MISE-MATT, *Strategia Energetica Nazionale 2017*, Roma, MISE-MATT, 2017.
- Puttilli M., *Per un approccio geografico alla transizione energetica. Le vocazioni energetiche territoriali*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», 2009, 3, pp. 601-616.
- REN21, *Renewables 2019 Global Status Report*, Parigi, REN21 Secretariat, 2019.
- Santangelo S., Iannotti C., Musacchio C., *Conflitti d'uso del territorio e sviluppo locale: la pianificazione di area vasta e lo sfruttamento delle risorse energetiche in alcune aree vulnerabili del Sud Italia*, in «Territorio della Ricerca su Insediamenti e Ambiente», 2018, 1, pp. 39-57.
- Solomon B.D., Calvert K.E. (a cura di), *Handbook on the Geographies of Energy*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing, 2017.
- Spinelli G., *Geografia dell'energia ed integrazione europea*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», 1984, 1, pp. 1-6.
- Turri E., *Geografia e postmodernità, La rappresentazione del paesaggio*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», 2003, 4, pp. 973-980.
- World Energy Council, *World Energy Trilemma Index 2021* ([www.worldenergy.org/assets/downloads/WE\\_Trilemma\\_Index\\_2021.pdf?v=1634811254](http://www.worldenergy.org/assets/downloads/WE_Trilemma_Index_2021.pdf?v=1634811254)).

## Energie rinnovabili e trasformazioni territoriali: il caso del fotovoltaico in Sicilia

Leonardo Mercatanti, Sandro Privitera<sup>1</sup>

### 1. Introduzione

Negli ultimi decenni il territorio siciliano è stato caratterizzato da varie trasformazioni almeno sotto il profilo infrastrutturale, demografico e produttivo (Mercatanti, Privitera, 2017, pp. 35-40; Giannone, 2018; Arangio, 2019; Cusimano, 2019). Un cambiamento di grande interesse per i geografi è dato dalle recenti opportunità relative allo sfruttamento delle risorse energetiche rinnovabili, apportatrici di significative conseguenze sull'ambiente, sul paesaggio e sullo sviluppo (Iovino, 2013). Qui in particolare si svilupperà una riflessione sulla costruzione di centinaia di impianti fotovoltaici di piccole, medie e grandi dimensioni. Tali impianti prevedono l'occupazione di ampie superfici e causano spesso profondi mutamenti del paesaggio, soprattutto di quello agrario. Le scelte localizzative spesso non hanno tenuto conto delle caratteristiche di produttività dei suoli, della vicinanza di aree protette e dei siti della Rete Natura 2000. Raramente si è tenuto conto di un reale coinvolgimento delle comunità locali che spesso hanno subito passivamente e molto rapidamente tali trasformazioni (Società Geografica Italiana, 2020, pp. 19-20). In tal senso potrebbero essere utili gli interessanti esiti degli studi sulla cartografia partecipativa, una delle più efficaci novità connesse al web 2.0 (Burini, 2016; Mauro, Lughì, 2017).

In Sicilia, il 31 Dicembre 2020 risultavano installati e collegati alla rete elettrica 59.813 impianti fotovoltaici per una potenza complessiva di 1,474 GW. Nel corso del 2020 sono stati installati 3656 nuovi impianti – +6,5% sul totale del 2019 –, incrementando la potenza complessivamente di 43 MW – +3%. In un solo anno, il numero di impianti installati è passato dai 1635 del 2019 ai 3656 del 2020. Nel 2020, 3316 dei 3656 impianti installati – 91% – appartengono alla categoria dei piccoli impianti con un incremento della potenza installata in Sicilia di sedici MW; seguiti da 295 nuovi impianti nella categoria entro i venti kW, per complessivi altri tre MW. Mentre, altri otto MW provengono da 131 nuovi impianti di potenza compresa fra venti e duecento kW, seguiti da tre MW supplementari dovuti agli impianti fra 200 kW e un MW, cresciuti di dieci unità. Nel 2020 sono stati costruiti quattro nuovi grandi impianti con potenza compresa fra uno e dieci MW, facendo crescere la potenza di ben tredici MW. Invariato a tre il numero di impianti con potenza superiore a dieci MW (Dati GSE, Regione Siciliana).

### 2. La questione localizzativa

Gli strumenti di pianificazione territoriale, quali il Piano Paesistico Regionale, i Piani Territoriali Provinciali e i PRG comunali non sembrano essere stati adeguati al fine di garantire le migliori ipotesi localizzative, sulla base della vocazione del territorio, delle esigenze delle comunità locali o della rilevanza paesaggistica – e qui entrano in gioco pienamente le competenze dei geografi.

<sup>1</sup> Leonardo Mercatanti, Università di Palermo; Sandro Privitera, Università di Catania.

A parità di superfici utilizzabili si preferiscono, ad esempio, terreni con alte potenzialità produttive o con colture di pregio ai cosiddetti *brownfields* industriali o estrattivi, superfici spesso inquinate che proprio con le installazioni del fotovoltaico potrebbero essere rigenerate e divenire finalmente utili sotto vari profili: la riduzione delle emissioni di carbonio, la produzione di elettricità, il recupero delle aree dismesse e degradate, assecondando così il motto *waste to watts*, efficace paradigma del XXI secolo (Ribeiro, 2007; Riggio, 2013). Eppure, la normativa viene talvolta disapplicata o aggirata: non è consentito, ad esempio, superare una certa superficie di installazioni. Questo vincolo viene superato suddividendo i mega impianti in più piccole unità quasi contigue, per evitare, specie in fase progettuale, di non affrontare la procedura della valutazione di incidenza ambientale-VInCA, introdotta in ambito europeo dalla Direttiva 92/43/CEE *Habitat* (art. 6, comma 3) e, in Italia, dal DPR 8 settembre 1997 n. 357. Il dettato del primo comma dell'articolo 5 (Valutazione di incidenza) è assai chiaro: «Nella pianificazione e programmazione territoriale si deve tenere conto della valenza naturalistico-ambientale dei proposti siti di importanza comunitaria, dei siti di importanza comunitaria e delle zone speciali di conservazione». Il cosiddetto «rischio paesaggistico» generato della transizione energetica e dalla *green economy* sembra inaspettatamente aumentare a causa di innumerevoli progetti di nuovi impianti fotovoltaici previsti in Sicilia (Dansero, Puttilli, 2009, p. 167; Puttilli, 2009 e 2014; Scavone, 2015).

Gli scenari geografici energetici della Sicilia deriveranno nel breve-medio periodo dal conseguimento degli obiettivi di decarbonizzazione del *Green Deal* e dalle politiche del *Next Generation EU*, ambizioso strumento di rilancio dell'economia dei paesi membri dell'Unione Europea.

L'occupazione dello spazio geografico e, in particolare, dello spazio naturale, seminaturale e agricolo e la conseguente perdita di suolo a causa dei nuovi impianti fotovoltaici a terra è uno degli effetti più rilevanti e immediati in termini di modificazione del paesaggio agrario preesistente (Cirillo, Dansero, De Marchi, 2015). La Sicilia è una delle regioni italiane in cui il consumo di suolo ha raggiunto percentuali molto elevate (ISPRA, 2018): con la rapida crescita di progetti di nuovi impianti fotovoltaici a terra presentati nel biennio 2020-21 si assisterà ad un notevole incremento delle percentuali già registrate nell'Isola, cui si aggiungerà l'ulteriore consumo di suolo connesso con opere per il trasporto dell'energia – centrali, cavidotti, nuove strade etc. Si tratta di un mutamento che sembra essere in contrasto anche con le recenti politiche regionali e, in particolare, con la Legge Regionale n. 19 del 13 agosto 2020, «Norme per il governo del territorio» che all'articolo 5 –Sostenibilità e riduzione del consumo di suolo –, si pone l'obiettivo di raggiungere un consumo di suolo a saldo zero entro il 2050. I dati pubblicati dall'ISPRA nel 2018 e relativi al consumo del suolo nell'Isola all'anno precedente, mostrano percentuali elevate soprattutto nelle province di Catania – 8,3% –, Ragusa – 15,4% –, Siracusa – 9,7% – e Trapani – 8% –, maggiormente interessate dalla costruzione di nuovi impianti (ISPRA, 2018, p. 169). I dati sono confermati dal monitoraggio periodico attuato dall'ARPA Sicilia per lo stesso periodo. Il Gestore dei Servizi Energetici-GSE, di concerto con la Regione Siciliana e nell'ambito del Piano Energetico Ambientale Regione Siciliana- PEARS 2019-2030, con specifico riferimento all'installazione di impianti fotovoltaici a terra, ha recentemente realizzato una prima mappatura dei *brownfields* disponibili nell'Isola. L'area complessivamente individuata sarebbe superiore ai quattromila ettari, con una capacità produttiva degli impianti di circa due Terawatt. Nel PEARS è stato previsto il raggiungimento del target di produzione energetica al 2030 con l'installazione di impianti fotovoltaici a terra per una potenza pari a 1.100 MW e sono state individuate come aree primarie per la valorizzazione energetica le cave e le miniere esaurite, i Siti di Interesse Nazionale, le discariche esaurite e le aree degradate (Regione Siciliana, 2019, p. 8). Per quanto concerne le aree degradate, nel Piano è indicato l'obiettivo, relativamente ad altri siti, di dare la precedenza proprio ai terreni agricoli degradati o non coltivati, mentre dalle analisi dei progetti in fase di approvazione emergono, invece, scelte in contrasto a quanto esplicitamente previsto nel Piano.

Tra l'altro bisogna ricordare che dal punto di vista naturalistico le aree degradate e gli incolti sono spesso diventati nel tempo spazi naturali aperti e riconquistati dalle forze della natura, habitat con elevati valori dei servizi ecosistemici in termini di biodiversità per diverse specie di impollinatori, uccelli rapaci e mammiferi.



### 3. La ricerca sul territorio regionale: ipotesi di studio

Il presente contributo anticipa alcuni risultati di una ricerca condotta nel 2021 e ancora in fieri. La prima fase ha riguardato l'esame della documentazione ricavabile dal Portale delle Valutazioni Ambientali della Regione Siciliana ([si-vvi.regione.sicilia.it/viavas/index.php/it/](http://si-vvi.regione.sicilia.it/viavas/index.php/it/)) e della mappa interattiva dell'isola, nella quale sono riportati tutti i progetti in fase di istruttoria. La ricerca attraverso le immagini satellitari e l'indagine sul campo, avviata nel marzo del 2021, hanno invece fatto sì che emergessero con chiarezza alcuni casi di studio particolarmente significativi, con esplicito riferimento all'evoluzione dei quadri del paesaggio energetico dell'Isola che saranno sempre più contraddistinti dalla costruzione di impianti fotovoltaici. Paesaggi energetici che dovrebbero persistere nei luoghi scelti per la sistemazione degli impianti sino al completamento del ciclo di vita pluridecennale degli stessi, visto che per ogni sito è previsto già in fase progettuale il ripristino dei luoghi. Paesaggi temporaneamente alterati di cui non dovrebbe restare traccia dopo i cosiddetti anni della corsa al solare che vedono oggi la Sicilia al centro degli interessi di imprese e di gruppi locali, nazionali e internazionali dell'energia. Solo tra il 2020 e il 2021 sono stati presentati alla Regione Siciliana oltre trecento progetti per impianti fotovoltaici (Decreto FER).

In Sicilia si sta verificando una corsa verso il sole, o *sun rush* – secondo la efficace definizione data nel 2009 da Anne Kvithyld – e un conseguente *land grabbing* con imprese italiane e straniere che stanno operando nelle zone morfologicamente più adatte alla costruzione e messa in opera degli impianti fotovoltaici, comprando o prendendo in affitto migliaia di ettari di terreno. Tale pratica è agevolata dal periodo di crisi di una porzione del comparto agricolo che nell'Isola non è mai decollato in modo uniforme a causa di numerose criticità. Tra queste si segnala la gestione delle risorse idriche. Nel 2021 tutti i 31 progetti relativi a questo tema di cruciale interesse per l'Isola non sono stati ammessi al finanziamento attraverso l'apposita misura del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – PNRR.

Dal punto di vista estetico-paesaggistico alla fine della fase costruttiva in pochi anni la corsa all'energia da fonti rinnovabili determinerà – e ha già determinato – la nascita di nuove forme di *paesaggi energetici* (Angelucci, 2011).

La Regione Siciliana ha cercato di porre un freno alla presentazione di decine di progetti sottoposti al Servizio di Valutazione Ambientale per l'*iter* di approvazione con una norma legislativa che prevedeva una moratoria del blocco dei progetti di 120 giorni, in modo da preparare delle norme che impedissero l'uso indiscriminato del suolo agricolo, ma tale norma è stata impugnata dal Commissario dello Stato e successivamente abrogata. Sull'Isola, come riportato nel Sicilian Solar Report 2021 redatto da Mario Pagliaro e Francesco Meneguzzo del CNR, in realtà sino al 2020 non sono stati costruiti grandi impianti, ma dall'analisi della documentazione e dai dati ricavati dal Portale Regionale, solamente nel periodo 2020-2021 come già anticipato sono stati presentati per l'approvazione centinaia di progetti di impianti fotovoltaici a terra. Di fatto si sta con verificando un *land grabbing* silenzioso con una territorializzazione energetica da un lato e una deterritorializzazione agricola dall'altro. La conseguenza è l'abbandono, talvolta forzato, delle attività produttive. Questo processo, sebbene giustificato dalla transizione ecologica ed energetica, sembra non tener conto delle peculiarità ambientali, culturali, paesaggistiche e sociali del territorio, sovrapponendosi ai quadri locali in maniera rapida e invasiva. Si rischia di ripetere l'esperienza degli «anni della fretta», in cui si sono verificati irreversibili cambiamenti nella geografia del paesaggio urbano, rurale e naturale della penisola italiana (Corna Pellegrini, 1990).

Uno dei casi studiati in dettaglio è quello del territorio del Comune di Melilli (SR), già interessato negli anni Sessanta del secolo scorso da pesanti trasformazioni territoriali in seguito alla costruzione del polo petrolchimico di Augusta, Melilli, Priolo Gargallo e Siracusa, che recentemente ha visto sorgere e vedrà sorgere numerosi nuovi impianti da FER. Negli ultimi anni ne sono stati realizzati sei di potenza inferiore a un MW; il settimo è in costruzione. Tra i casi esaminati durante la ricerca il primo riguarda una sovrapposizione nella stessa zona di impianti a terra con potenza di 999,99 KW non soggetti a valutazione ambientale e un progetto di grande centrale fotovoltaica di prossima realizzazione.

La legislazione italiana prevede per gli impianti di potenza inferiore a un MW solamente la presentazione preventiva della comunicazione della segnalazione certificata di inizio attività-SCIA al Comune, escludendo in tal modo l'*iter* valutativo della Commissione Ambiente Regionale. Alcune aziende realizzano quindi strategicamente impianti fino al limite della potenza consentita che esclude il procedimento di valutazione ambientale previsto dalla legislazione.



Figura 1. Veduta del complesso fotovoltaico oggetto di studio – Melilli, incrocio tra la SP2 e la SP95. Fonte: foto di S. Privitera, 2021.

Così a Melilli, mentre sulla carta esistono sette diversi impianti a terra, in realtà è stato di fatto realizzato un impianto della potenza totale di circa sette MW – fig. 1–.

Le trasformazioni ambientali prodotte dalla costruzione degli impianti a terra sono di diverso tipo. Le più evidenti riguardano la recinzione del fondo con la creazione di barriere fisiche dannose alla mammalofauna, la rimozione della vegetazione e della copertura pedologica, lo spianamento e le perforazioni per il posizionamento delle strutture di sostegno. Nel caso di studio, a poche centinaia di metri dagli impianti costruiti, si trova un importante Sito della Rete Natura2000 dell'Unione Europea, ubicato sul margine orientale dei Monti Climiti, denominato Cozzo Ogliastrì – superficie di 1598 ettari e dodici diversi habitat. È presente anche una Riserva Naturale Integrale della Regione Siciliana, ovvero il Complesso Speleologico Villasmundo - Sant'Alfio, istituito nel 1998, che comprende tre cavità carsiche tra cui la grotta Villasmundo, con un fiume e un lago sotterraneo di rilevante interesse naturalistico.

Negli ultimi anni, a causa della progressiva costruzione di nuovi impianti industriali e fotovoltaici intorno alle suddette aree protette, si sta verificando una progressiva frammentazione degli habitat. Questa è destinata a divenire ancor più consistente poiché nella medesima zona è in fase di approvazione il progetto di un grande impianto a terra di tipo agro fotovoltaico denominato Santa Caterina, con una potenza nominale di oltre venti MW che confinerà a ovest con la ZSC e a est con la SP 25 – fig. 2. Questa concentrazione di installazioni determina un forte impatto sul paesaggio locale che permarrà per tutta la durata di vita degli impianti prevista per circa venticinque anni.

Durante l'estate del 2021 l'intera area è stata interessata da un vasto incendio e questo dovrebbe bloccare l'iter del Processo Autorizzativo Regionale Unico – PAUR – in corso. Le trasformazioni dovute dagli impianti a terra contribuiscono a incrementare il consumo di suolo in una zona già compromessa per la presenza di numerose industrie petrolchimiche, di cave per inerti – attive o dismesse – e di varie discariche, alcune delle quali abusive. Non di minore importanza è la constatazione che molti di questi impianti saranno contigui all'istituendo Parco Nazionale degli Iblei, che ingloberà all'interno del suo perimetro i siti Natura2000 e le Riserve Naturali del territorio melilliese.

In varie altre parti della Sicilia sono previste modificazioni paesaggistiche analoghe: si segnalano interessanti casi al confine tra le province di Trapani e di Palermo – a ovest del Comune di Roccamena – o tra quelle di Catania e di Siracusa – a ovest del Comune di Francofonte.





Figura 2. Il progetto Santa Caterina che si aggiunge ad altri sette impianti – in foto sono solo 5, ma il sesto è stato costruito nel 2021 e il settimo è attualmente in fase di completamento – di quasi un MW interesserà una delle zone paesaggisticamente più importanti dell'altopiano Ibleo. Fonte: Portale delle Valutazioni Ambientali della Regione Siciliana.



Figura 3. Frazione di Rilievo (TP): le aree colorate in chiaro mostrano la concentrazione di progetti di grandi impianti che si sovrapporranno alle geometrie dei campi coltivati sottraendo terreni fertili all'agricoltura e modificando in breve tempo il paesaggio agrario dell'area in un nuovo paesaggio energetico. Fonte: Portale delle Valutazioni Ambientali della Regione Siciliana.



Figura 4. Esempio di enorme impianto fotovoltaico a terra localizzato presso un centro urbano. È il caso di Gibellina (TP) e del futuro Impianto agrovoltaiico Santa Ninfa-Gibellina che ricoprirà una superficie pari a circa la metà del centro abitato. Fonte: Portale delle Valutazioni Ambientali della Regione Siciliana.

Due casi emblematici esaminati si riferiscono alla Sicilia occidentale. A pochi chilometri a est della città di Trapani e della frazione di Rilievo, nell'area prossima alla costa, caratterizzata da una morfologia pianeggiante o debolmente collinare, sorgessero diversi impianti a terra che causeranno notevoli trasformazioni di suoli fertili in una delle aree più vocate alla viticoltura di tutta Italia. La figura 3 rivela la notevole concentrazione di impianti in uno spazio geografico circoscritto in un areale di pochi chilometri quadrati.

Di particolare interesse è il progetto concernente un nuovo impianto adiacente al centro abitato di Gibellina Nuova, in provincia di Trapani – fig. 4.

Nel caso di Gibellina Nuova, i cui edifici sono stati costruiti dopo il terremoto che ha colpito la valle del Belice nel 1968 in una zona ben esposta alla radiazione solare, la scelta progettuale contrasta con la presenza nel centro abitato di superfici libere date da centinaia di tetti e terrazze; in un'ottica di gestione oculata del territorio sarebbe stato opportuno prevedere incentivi per la copertura degli stessi con pannelli solari, senza mortificare le alte potenzialità di una porzione significativa di suolo – circa 100 ettari –, sottratto ai reali e potenziali usi agricoli per almeno tre decenni.

La ricerca ha messo in evidenza anche progetti innovativi o buone pratiche. È il caso dell'impianto fotovoltaico di tipo flottante nel bacino inferiore Ponte Diddino della Centrale idroelettrica Anapo, nel territorio del Comune di Priolo Gargallo (SR). Qui è prevista la realizzazione di due impianti galleggianti per una potenza totale di 6,18 MW. In questo caso, l'idea progettuale si sposa bene con il concetto di *land saving*, in quanto è stata prevista la sovrapposizione di un impianto ad energia solare all'interno di un invaso artificiale con l'intento di aumentare la capacità produttiva della centrale idroelettrica, senza causare consumo di suolo e alterazioni della copertura vegetazionale e facendo da un lato diminuire il tasso di evaporazione e dall'altro consentendo di mantenere gli impianti ad una temperatura ideale di 20-25 gradi.

#### 4. Conclusioni

Come risulta evidente dagli esempi illustrati, la febbre energetica sta innescando modificazioni territoriali non prevedibili sino a pochi anni addietro e soprattutto sta creando i presupposti di un ennesimo mutamento degli assetti territoriali e dei quadri paesaggistici della Sicilia. Ciò viene banalmente giustificato con le politiche derivanti dalla transizione energetica in atto che ancora una volta vedrà le comunità locali rimanere al di fuori dei processi decisionali che riguardano le aree in cui queste vivono e operano. Un caso emblematico di protesta civile verso questo tipo di dinamiche si è avuto a Siracusa, Noto e Canicattini Bagni, nel cui territorio è prevista la realizzazione di un megaimpianto fotovoltaico a terra di 67,421 MW. La struttura, installata su una superficie di oltre cento ettari, potrebbe stravolgere il paesaggio rurale di Contrada Cavadonna, uno dei settori paesaggisticamente più importanti dell'altopiano ibleo in Zona Agricola E<sup>2</sup>, secondo quanto approvato nei PRG di Siracusa e Canicattini Bagni e distante solo 650 metri dal SIC ITA090021 «Cava Contessa – Cugno Lupo» e anche all'interno del perimetro del futuro «Parco Nazionale degli Iblei». Contro il suddetto impianto e nell'ottica di preferire la salvaguardia del paesaggio agrario rispetto al fotovoltaico, si sono schierati in maniera compatta i sindaci e le popolazioni dei tre comuni interessati che hanno manifestato il loro dissenso e la loro ferma opposizione al progetto ricorrendo al TAR, rilevando che spesso le società proponenti, nelle relazioni allegiate alle istruttorie per le approvazioni dei diversi enti territoriali, evitano di evidenziare i pregi paesaggistici e naturalistici delle aree oggetto di progettazione.

<sup>2</sup> Ai sensi dell'art. 12, comma 1, del D. Lgs. 387/03, sono considerati di pubblica utilità, indifferibili ed urgenti le opere, comprese quelle connesse e le infrastrutture indispensabili alla costruzione ed esercizio, per la realizzazione degli impianti alimentati da fonti rinnovabili ai sensi dell'art. 12, comma 7, del D. Lgs. 387/03, gli impianti fotovoltaici possono essere ubicati anche in zone classificate come agricole dai vigenti strumenti urbanistici.



## Bibliografia

- Angelucci F. (a cura di), *La costruzione del paesaggio energetico*, Milano, Franco Angeli, 2011.
- Arangio A., *Resistenze e trasformazioni territoriali indotte dal fenomeno migratorio nella Sicilia ibleo-mediterranea*, in «Geotema», 2019, 61, pp. 90-97.
- ARPA Sicilia, *Consumo di suolo in Sicilia. Monitoraggio del periodo 2017-2018*, 2018 ([www.arpa.sicilia.it/temi-ambientali-suolo/monitoraggio-del-consumo-di-suolo/#1550049681965-d287a7db-a2da](http://www.arpa.sicilia.it/temi-ambientali-suolo/monitoraggio-del-consumo-di-suolo/#1550049681965-d287a7db-a2da)).
- Burini F., *Cartografia partecipativa. Mapping per la governance ambientale e urbana*, Milano, Franco Angeli, 2016.
- Cirillo D., Dansero E., De Marchi M., *Land-grabbing, cooperazione internazionale e geografia: riflessioni per la ricerca e l'azione*, in «Geotema», 2015, 48, pp. 104-112.
- Corna Pellegrini G., *Gli anni della fretta. Un periodo cruciale della storia italiana 1956-1967*, Milano, Guerini e Associati, 1990.
- Cusimano G. (a cura di), *Le strade del commercio in Sicilia. Analisi e ricerche sul campo*, Milano, Franco Angeli, 2019.
- Dansero E., Puttilli M., *Paesaggio, vulnerabilità e rischio. Temi e riflessioni a partire dalle fonti energetiche rinnovabili*, in Mautone M., Ronza M. (a cura di), *Patrimonio culturale e paesaggio. Un approccio di filiera per la progettualità territoriale*, Napoli, Gangemi, 2009, pp. 163-170.
- Giannone M., *Coesione europea e strategie di soft planning: tracce di una ricentralizzazione dello sviluppo. Alcune evidenze in Sicilia*, in «Geotema», 2018, 57, pp. 18-24.
- GSE, *Rapporto Statistico. Solare fotovoltaico 2018*, Roma, 2019 ([www.gse.it/documenti\\_site/Documenti%20GSE/Rapporti%20statistici/Solare%20Fotovoltaico%20-%20Rapporto%20Statistico%202018.pdf](http://www.gse.it/documenti_site/Documenti%20GSE/Rapporti%20statistici/Solare%20Fotovoltaico%20-%20Rapporto%20Statistico%202018.pdf)).
- Iovino L., *Energie rinnovabili e territorio. Il caso del Mezzogiorno*, in Amato V. (a cura di), *Innovazione, impresa e competitività territoriale nel Mezzogiorno*, Napoli, Aracne, 2013, pp. 99-114.
- ISPRA, *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici*, Roma, Ispra, 2018 ([www.isprambiente.gov.it/isit/pubblicazioni/rapporti/consumo-di-suolo-dinamiche-territoriali-e-servizi-ecosistemici-edizione-2018](http://www.isprambiente.gov.it/isit/pubblicazioni/rapporti/consumo-di-suolo-dinamiche-territoriali-e-servizi-ecosistemici-edizione-2018)).
- Kvithyld A., *A Recycling Focus for Sustainable Metal Production*, in «The Journal of The Minerals, Metals & Materials Society», 2009, 61, 11, p. 40.
- Mauro G., Lughì V., *Mapping Land Use Impact of Photovoltaic Farms via Crowdsourcing in the Province of Lecce (Southeastern Italy)*, in «Solar Energy», 2017, 155, pp.434-444.
- Mercatanti L., Privitera S., *La Geografia della costa siciliana tra minacce e opportunità. Casi di studio*, Caltanissetta, Lussografica, 2017.
- Pagliaro M., Meneguzzo F., *Sicily Solar Report 2021. Technical Report*, 2021.
- PEARS 2030, Piano Energetico Ambientale della Regione Siciliana, *Verso l'autonomia energetica della Sicilia. Nota di sintesi*, Regione Siciliana, Assessorato dell'Energia e dei Servizi di Pubblica Utilità, Dipartimento dell'Energia, 2020.
- Puttilli M., *Per un approccio geografico alla transizione energetica. Le vocazioni energetiche territoriali*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», 2009, 2, pp. 601-616.
- Puttilli M., *Geografia delle fonti rinnovabili. Energia e territorio per un'eco-ristrutturazione della società*, Milano, Franco Angeli, 2014.
- Regione Siciliana, *Piano Energetico Ambientale della Regione Siciliana PEARS 2030. "Verso l'autonomia energetica della Sicilia". Nota di sintesi*, 2019.
- Regione Sicilia, *Rapporto Energia 2015. Monitoraggio sull'energia in Sicilia*, 2015 ([www.catastoenergetico.regione.sicilia.it/D/NEWS/Rapporto%20Energia%202015.pdf](http://www.catastoenergetico.regione.sicilia.it/D/NEWS/Rapporto%20Energia%202015.pdf)).
- Ribeiro L., *Waste to Watts: A "Brightfield" Installation Has the Potential to Bring Renewed Life to a Brownfield Site*, in «Refocus», 2007, 8, 2, pp. 46-49.
- Riggio A., *Un nuovo paradigma energetico per la montagna italiana ed europea*, in Ciaschi A., Carbone L. (a cura di), *La montagna oggi. Da dimora di Dio a laboratorio di saperi*, Viterbo, Sette Città, 2013, pp. 115-128.
- Scavone V., *Attraverso i paesaggi rurali. Questioni e progetti di territorio*, Milano, Franco Angeli, 2015.
- Società Geografica Italiana (a cura di), *Per una geografia dei paesaggi energetici italiani. XIV rapporto Energia e Territorio*, Roma, Società Geografica Italiana, 2020.



## Transizione verde ed energie rinnovabili. Riflessioni sulla presenza di parchi eolici nelle aree marginali

Salvatore Lampreu, Silvia Carrus<sup>1</sup>

### 1. Il ruolo delle energie rinnovabili per un'economia a zero emissioni

Nell'ultimo secolo anni l'azione antropica si è fatta particolarmente pressante sull'ambiente, fino ad affermarsi tra le principali cause del riscaldamento globale e del cambiamento climatico. La produzione industriale su larga scala, unitamente alla massificazione dei consumi e ad altri fattori, quali l'urbanizzazione e lo sviluppo dei trasporti, hanno spinto verso un eccessivo sfruttamento di risorse, numerose delle quali limitate. Ciò ha comportato l'adozione, da parte di stati e regioni, di politiche specificamente orientate alla sostenibilità (Mariotti, Camerada, Lampreu, 2021; Maglio, 2021). A questo riguardo, l'Unione Europea è da tempo impegnata nella promozione di un cambio di paradigma per abbracciare nuovi modelli produttivi e di vita, più sostenibili e rispettosi dell'ambiente e dei sistemi territoriali in genere (Coronato, 2010; Nicosia, 2010; Madau, 2014; Di Blasi, 2016; Prezioso, 2018).

Tra le ultime iniziative adottate vi è la *Europe Strategy 2020*, articolata nelle tre priorità di crescita intelligente, inclusiva e sostenibile. La loro realizzazione sarebbe dovuta avvenire attraverso il soddisfacimento di specifici obiettivi misurabili nel tempo, alcuni dei quali propriamente imputabili alla *Sustainable Growth*. Si trattava dei cosiddetti target 20-20-20 che riguardavano la riduzione delle emissioni di gas serra di almeno il 20% e l'aumento del 20%, rispettivamente, della quota di energie rinnovabili e dell'incremento dell'efficienza energetica. Da un'analisi condotta sui dati forniti dall'Ufficio Statistico dell'Unione Europea – Eurostat – si rileva come, a distanza di anni, nonostante alcuni degli obiettivi siano stati raggiunti solo parzialmente, l'Unione Europea – UE – abbia conseguito risultati apprezzabili soprattutto nel contrasto al cambiamento climatico e in campo energetico, essendo riuscita a ridurre le emissioni di gas serra rispetto ai livelli misurati nel 1990.

In particolare, per quanto attiene alla valutazione della quota di energia rinnovabile, misurata percentualmente in termini di consumo finale lordo di energia, si evince come durante il periodo 2004-2020 la maggior parte dei paesi abbiano raggiunto e in molti casi superato i target prefissati. Per l'Italia, nel 2020 il dato è pari a 20,4% – a fronte di un target del 17% – mentre l'UE a 27 – secondo l'attuale conformazione post Brexit – si attesta al 22 %. Nonostante le prime dieci posizioni siano ricoperte per la maggior parte dai paesi del Nord Europa – il primato spetta alla Svezia con il 60,1%, seguita da Finlandia con il 43,8% e da Lettonia con il 42,1% –, spiccano le ottime *performance* del Portogallo, posizionato al quarto posto con una quota di energia rinnovabile pari al 34%, e il fatto che la Francia, al diciottesimo posto con una quota del 19,1%, risulti essere l'unico paese dell'Unione a non aver raggiunto il suo target fissato al 23% – fig. 1.

L'impegno riposto sulle questioni ambientali e climatiche è confermato dalla volontà dell'UE di affermarsi come la prima Economia a zero emissioni di gas serra entro il 2050, un obiettivo ambizioso da centrare attraverso la cosiddetta «transizione ecologica» (Ronchi, 2021).

<sup>1</sup> Università di Sassari. La ricerca bibliografica e l'impostazione del lavoro sono comuni mentre sono da attribuire a Lampreu i paragrafi 1 e 3 e a Carrus i paragrafi 2 e 4.

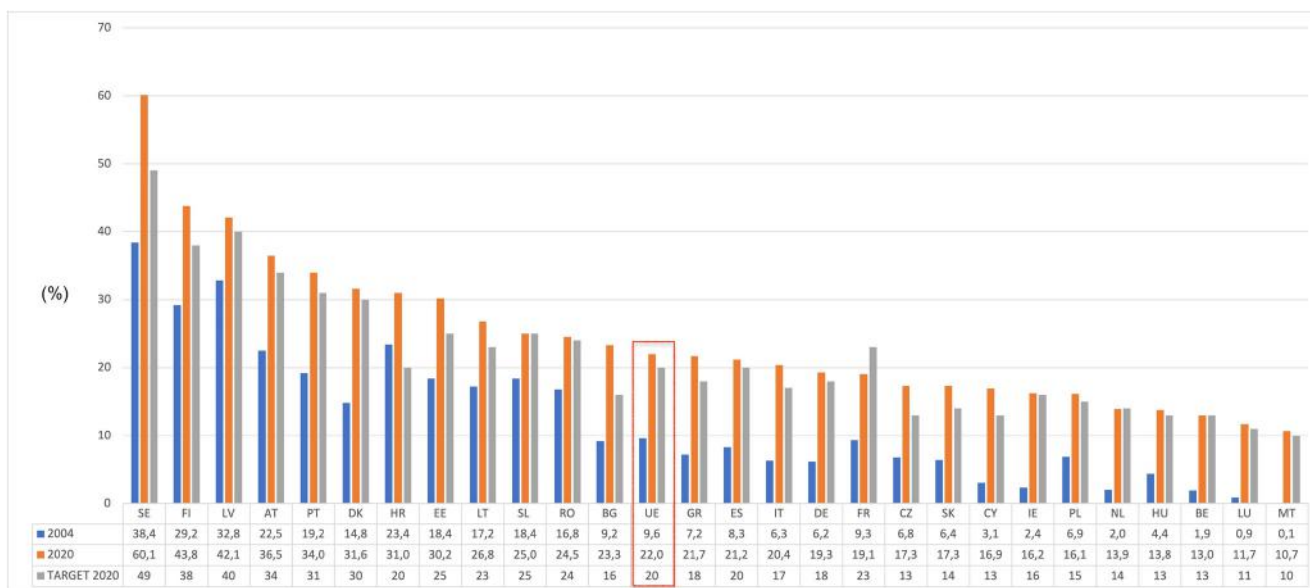


Figura 1. Quota di energia rinnovabile nei Paesi dell'UE anni 2004-2020. Dati in % rispetto al consumo finale lordo di energia. Fonte: elaborazione degli autori su dati Eurostat.

Un primo segnale in questa direzione si è avuto nel dicembre del 2019, quando la Commissione europea ha presentato un pacchetto di iniziative e proposte ricadenti nell'ambito del *Green Deal*, per operare una trasformazione delle proprie politiche in materia di clima, energia, trasporti e fiscalità in modo da arrivare, entro il 2030, a una riduzione delle emissioni nette di gas serra di almeno il 55% rispetto ai valori misurati nel 1990 (CE, 2019). Il perseguimento della neutralità climatica nel medio-lungo periodo, pertanto, fa riferimento a una crescita economica sganciata dallo sfruttamento delle risorse, la cui realizzazione è possibile grazie a un più efficiente utilizzo delle innovazioni tecnologiche e della digitalizzazione, fattori abilitanti di una transizione verde e giusta.

In un simile scenario, la produzione di energia da fonti rinnovabili assume un ruolo fondamentale sebbene alcune dinamiche necessitino di particolare attenzione. Diverse esperienze condotte in passato hanno mostrato quanto le iniziative legate alla produzione di «energia pulita» debbano necessariamente confrontarsi con le esigenze delle comunità locali, le quali sono sempre più coinvolte e chiamate a partecipare ai processi di sviluppo dei propri territori (Bagliani, Dansero, 2011).

Se in alcuni casi la realizzazione di determinati impianti è stata osteggiata a causa delle trasformazioni paesaggistiche, delle scarse ricadute occupazionali e delle possibili esternalità negative su altri settori, come quelli legati all'agricoltura e al turismo, in altri è stata accolta positivamente dalle popolazioni delle aree coinvolte.

Il presente lavoro, dopo un inquadramento generale sul tema della produzione di energia da fonti rinnovabili a scale differenti, si focalizza sulla Sardegna, regione in cui la realizzazione di impianti eolici deve misurarsi con recenti provvedimenti legislativi che, a tutela del paesaggio, pongono delle limitazioni. Il contributo, dopo aver analizzato un caso di studio, si chiude con alcune riflessioni sulla presenza dei parchi eolici nelle aree marginali.

## 2. Produzione di energia rinnovabile e limiti alla realizzazione di impianti eolici in Sardegna

Il tema energetico, con particolare riferimento allo sfruttamento di fonti energetiche rinnovabili – FER –, rappresenta una questione di stretta attualità e di notevole interesse sul piano geografico e geopolitico, anche in funzione delle trasformazioni che investono il settore e dei progressi compiuti dalla tecnologia (Mauro, 2011; Battisti, 2020; Grandi, 2021).

L'Agenzia Internazionale dell'Energia – IEA –, attraverso le sue elaborazioni, mostra come l'odierna società si trovi divisa rispetto al bisogno di produrre energia e la necessità di considerare adeguatamente le esigenze di

tutela degli ecosistemi. L'analisi dei dati forniti da Enerdata (Terna, 2020) evidenzia come, su scala globale, la produzione lorda di energia elettrica sia dominata dagli Stati Uniti – 16,3% – e dalla Cina – 27,8% –, con un maggior peso dei primi per quanto riguarda le fonti nucleari e geotermiche e della seconda per la produzione di energia eolica e fotovoltaica.

Per quanto attiene all'Unione Europea, gli ultimi dati disponibili, riferiti al 2018, evidenziano come oltre il 58% del fabbisogno di energia lorda venga coperto da importazioni da paesi terzi, in particolare dalla Russia (Eurostat, 2020). Nel panorama europeo, l'Italia si afferma per essere il secondo paese importatore netto di energia e il quinto produttore totale di energia primaria – 5,9% sul totale UE – con un trend positivo riferito alle diverse fonti e un ruolo di primo piano nella produzione da fonti rinnovabili.

Il rapporto statistico sugli impianti alimentati da FER, pubblicato annualmente dal Gestore Servizi Energetici (GSE, 2021), fornisce un quadro statistico ufficiale sulla produzione e sugli impieghi di energia elettrica con la suddivisione, per fonte. Nel 2019 gli impianti per la produzione di FER installati in Italia erano oltre 893.000 con una produzione lorda di elettricità pari al 39,4% di quella totale; il contributo maggiore è attribuibile alla componente idroelettrica – 40% –, seguita dal solare – 20,4% –, dall'eolico – 17,4% –, dalle bioenergie – 16,9% – e dal geotermico – 5,2%. La distribuzione geografica degli impianti così come l'energia prodotta per fonte è tutt'altro che uniforme sul territorio nazionale. Per quanto attiene alla produzione, i valori acquisiti dal GSE e rappresentati cartograficamente in figura 2, mostrano come lo sfruttamento dell'energia dell'acqua per la generazione di elettricità prevalga nelle regioni del nord mentre, probabilmente a causa dell'elevata ventosità e delle caratteristiche orografiche, quelle del sud evidenziano una maggiore predisposizione all'eolico. La produzione di elettricità da fonte solare presenta, invece, una discreta omogeneità sul territorio nazionale sebbene in alcune regioni sia superiore, come nel caso della Lombardia, dell'Emilia-Romagna, del Veneto e della Puglia. Se infine si considerano tutte le fonti rinnovabili – incluse le geotermiche e le bioenergie – si osserva come l'elettricità venga generata prevalentemente nelle regioni Lombardia Veneto e Puglia che, insieme, producono un terzo dell'energia totale da FER.

Per quanto riguarda la Sardegna, dall'elaborazione dei dati forniti da Terna e riferiti all'anno 2019, emerge una produzione complessiva di energia elettrica destinata al consumo pari a 12.663 GWh. Di questi, 9.171,5 GWh sono rivolti al consumo interno mentre una quota di 3.491,5 GWh viene esportata in altre regioni di Italia e all'estero. Sul totale prodotto, quella netta derivante da FER – idrica, eolica, fotovoltaica e biomasse – è pari a 3.407,9 GWh, che da sola riesce a soddisfare il 37,5% dei consumi interni, ivi inclusi quelli imputabili al settore dell'industria.

Dalla scomposizione della produzione energetica per fonte si constata la prevalenza dell'eolico – 2.023,7 GWh – sul totale lordo di 3.874,1 GWh – tab. 1.

Tabella 1. Produzione lorda di energia da fonti rinnovabili in Sardegna nel 2019. Fonte: Terna.

| Ambito geografico | Idrica | Fotovoltaica | Eolica  | Bioenergie | Totale  |
|-------------------|--------|--------------|---------|------------|---------|
| Cagliari          | 12,5   | 154,9        | 62,6    | 180,2      | 410,2   |
| Nuoro             | 125,8  | 160,8        | 230,6   | 258,9      | 776,1   |
| Oristano          | 51,7   | 180,3        | 133,1   | 16,1       | 381,3   |
| Sassari           | 101,9  | 249,5        | 1.117,5 | 34,9       | 1.503,8 |
| Sud Sardegna      | 23,6   | 247,5        | 479,9   | 51,8       | 802,8   |
| Sardegna          | 315,5  | 993,0        | 2.023,7 | 541,9      | 3.874,1 |

La predominanza dell'energia eolica sul totale rinnovabile trova riscontro anche all'interno del Piano energetico ambientale della Regione Sardegna 2015-2030 in cui, per il periodo che va dagli anni 2000 al 2014, si osserva un tasso di crescita della produzione di energia legata al vento di molto superiore rispetto alle altre FER. Sono diverse le ragioni che potrebbero giustificare un simile aumento. Tra queste, l'elevata ventosità dell'isola e il fatto che tra le energie rinnovabili «quella del vento sembra essere più a basso costo e le turbine eoliche, sviluppandosi in altezza, non occupano spazio e permettono la fruizione, per altri scopi, dell'area a loro sottostante» (Battino, 2013, p. 315).

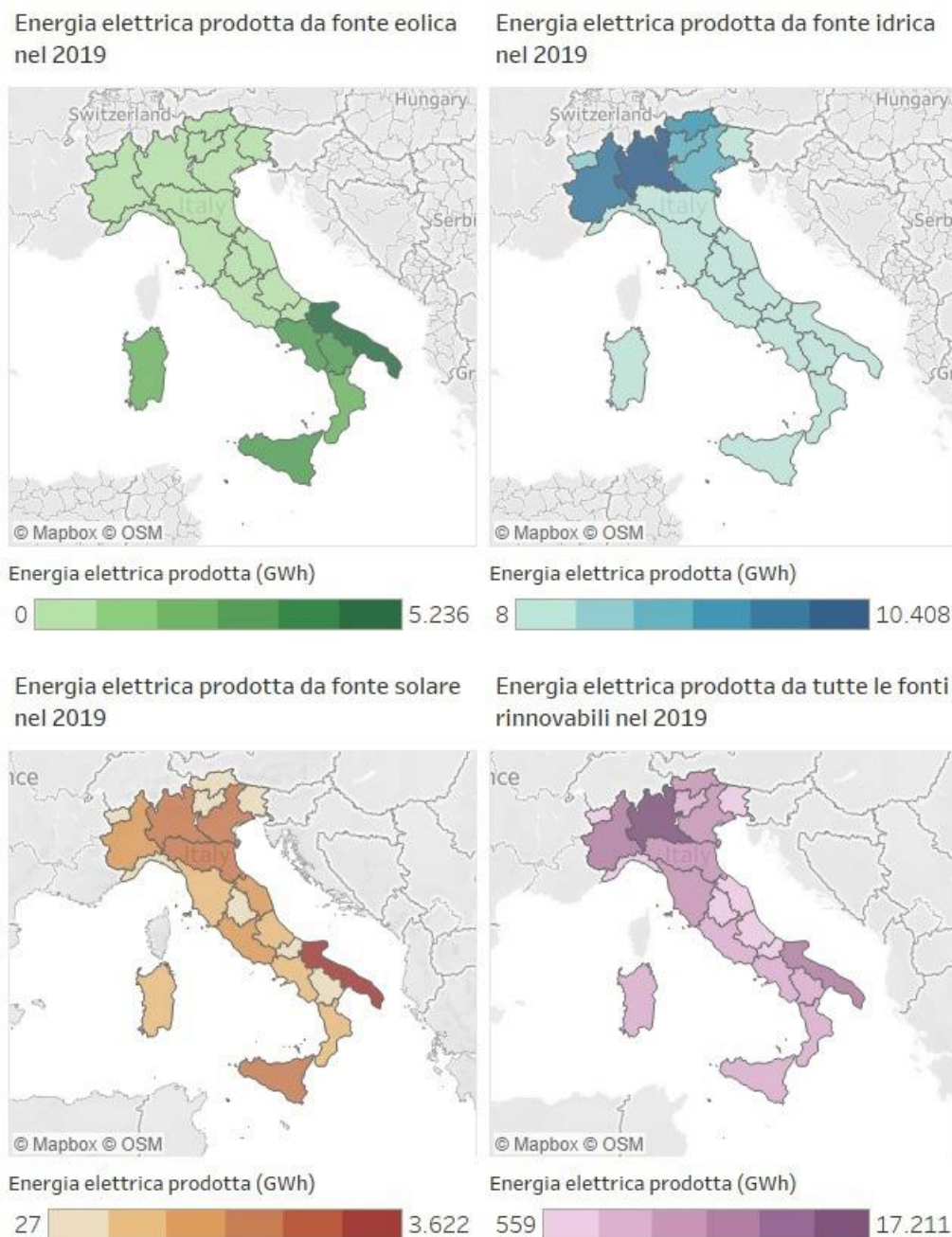


Figura 2. La produzione di elettricità da FER in Italia nel 2019. Fonte: nostra elaborazione su dati GSE, 2021.

È proprio il controverso rapporto di coesistenza tra tali tipi di impianti e i diversi utilizzi del suolo, nonché gli impatti sul paesaggio, a porre alcuni interrogativi in merito alle scelte localizzative e all'opportunità o meno di espandere i parchi eolici già esistenti.

Su questo punto è intervenuta la Regione Sardegna con delibera n. 40/11 del 07/08/2015 attraverso la quale individua quelle «aree non idonee all'insediamento di impianti eolici». Tra queste figurano le aree naturali protette, i parchi e le riserve regionali e nazionali, i monumenti naturali, le aree di rilevante interesse naturalistico, le cosiddette zone umide, le *important bird areas* e le aree appartenenti a Rete Natura – SIC e ZPS.

La perimetrazione delle aree *off-limits* per ospitare turbine e parchi eolici, come si osserva dalla cartografia allegata alla delibera – fig. 3 –, restringe notevolmente la possibilità di realizzare nuovi impianti *on-shore*, vale a dire localizzati sulla terraferma. Questa limitazione, il cui intento è tutelare alcune specie animali, determinate attività economiche e impedire l'alterazione dei paesaggi, potrebbe tuttavia risultare in contrasto rispetto agli obiettivi di neutralità climatica che l'UE si propone di raggiungere.



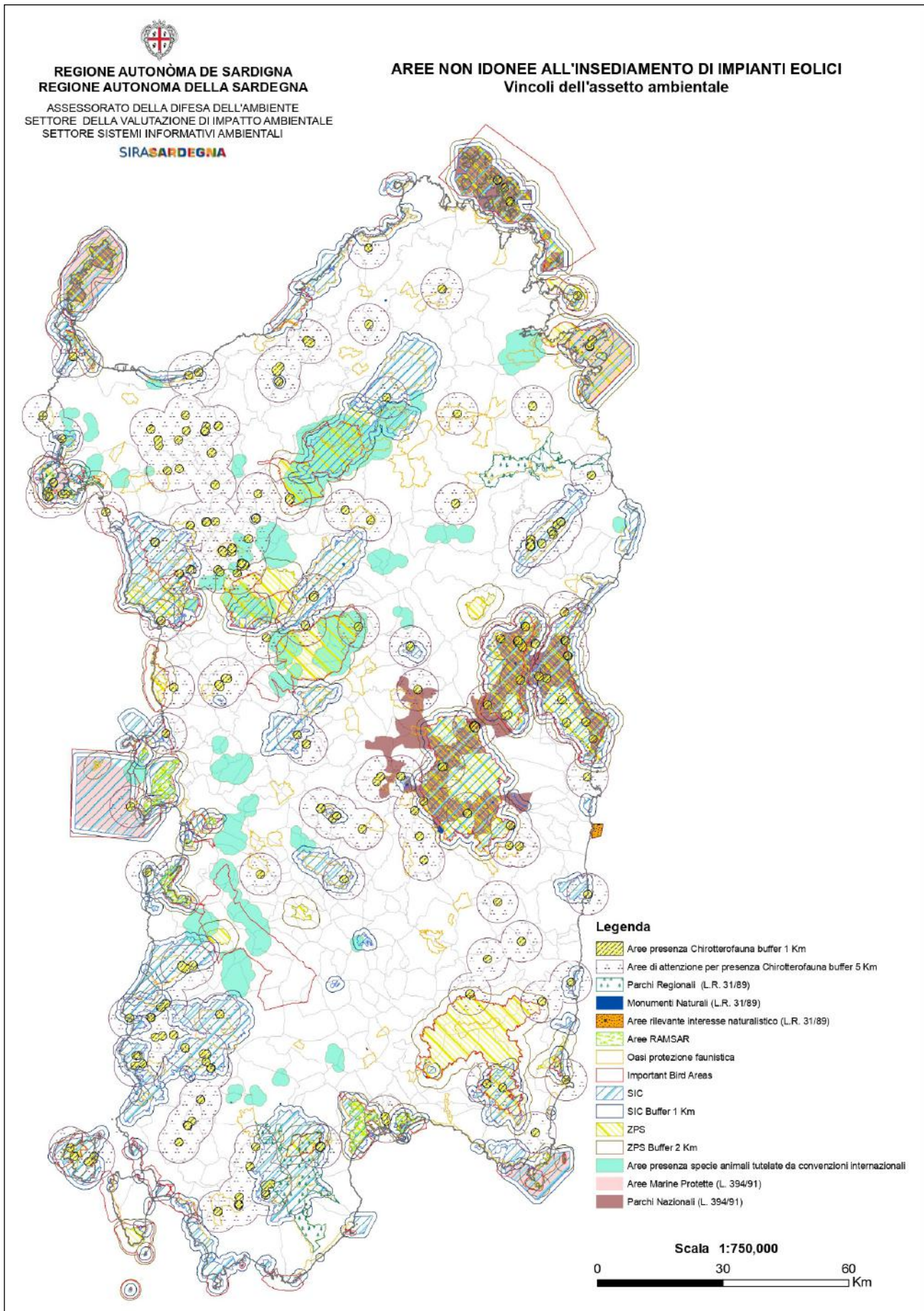


Figura 3. Mappa delle aree non idonee all'insediamento di impianti eolici in Sardegna. Fonte: RAS, 2015.



Recentemente anche il TAR della Sardegna – Sez. II 23 ottobre 2020, n. 573 – si è pronunciato nel merito con un giudizio negativo di compatibilità ambientale relativo alla realizzazione di un parco eolico ad opera della E2i Srl – Edison Energie Speciali SpA – nel comune di Florinas, in provincia di Sassari. Le motivazioni addotte dalla sentenza, accogliendo le istanze della Regione che si era opposta al progetto, richiamano la delibera di cui sopra, fanno riferimento alla prossimità di diversi beni soggetti a vincolo archeologico e alle possibili trasformazioni che un simile impianto determinerebbe sul paesaggio. Questo lascia trasparire quanto la questione della produzione di energia eolica sia complessa, anche a causa della sovrapposizione che talvolta si crea tra strategie e visioni di sviluppo differenti, interessi contrapposti e impianti normativi che pongono oggettive limitazioni.

### 3. I parchi eolici nelle aree marginali: un caso di studio

Il rapporto tra la presenza di parchi eolici e le caratteristiche del paesaggio costituisce uno degli aspetti più delicati nel dibattito sulle scelte localizzative degli impianti (Moderini, Selano, 2010). I sempre più diffusi «paesaggi del vento» o *windscares*, il cui impatto non è solamente estetico ma anche economico (Mauro, 2019), dovrebbero offrire alle comunità locali la possibilità di godere di specifici benefici e vantaggi. Questi potrebbero esprimersi in termini di *green jobs*, risparmi energetici, maggiori entrate comunali dovute ai canoni per l'occupazione del suolo, ecc., senza tuttavia pregiudicare altri utilizzi del territorio, ad esempio, per le attività primarie o per fini turistici.

In questa direzione va l'iniziativa promossa nel 2021 da Legambiente, che ha dato vita alla prima guida turistica *online* per la scoperta dei «parchi del vento». Attraverso 11 parchi eolici italiani, variamente distribuiti da Nord a Sud e opportunamente mappati, la piattaforma digitale si configura come un utile strumento a supporto di nuovi segmenti turistici *green oriented*. La guida consente non solo di apprezzare le «suggestioni» offerte dagli impianti per la produzione di energia pulita ma anche e soprattutto di esplorare aree geografiche ricche di risorse ambientali e culturali di pregio che, tuttavia, continuano a restare ai margini dei più affermati circuiti turistici.

Secondo questa visione, la presenza di un parco eolico potrebbe dunque essere vista non come un elemento estraneo e invasivo del paesaggio ma come una componente capace di offrire nuove opportunità di rilancio soprattutto in quelle aree rurali e interne, spesso caratterizzate da criticità socioeconomiche e spopolamento. Proprio in tali aree si registra una crescente volontà di investire sulla promozione di forme di turismo incentrate sulle risorse territoriali presenti. Ciò si riscontra anche nella regione Sardegna, come dimostra un'analisi condotta sui piani di sviluppo attuati dai Gruppi di azione locale – Gal – con il metodo *Leader* e dalle Unioni di comuni durante il ciclo di programmazione 2014-2020 (Lampreu, 2020).

Tra queste aree ve ne è una dove la presenza di un parco eolico pare non confliggere con i progetti di valorizzazione turistica realizzati nel corso degli anni.

Il parco eolico in questione si trova nel comune di Ulassai, al confine con quello di Perdasdefogu, entrambi appartenenti all'Unione dei Comuni della Valle del Pardu<sup>2</sup>, nella provincia dell'Ogliastra – Sardegna centro-orientale.

Il comune di Ulassai è uno dei pochi borghi interni della Sardegna che negli ultimi anni sono riusciti a mettere in atto strategie di sviluppo territoriale che oggi gli valgono un buon posizionamento sui mercati del turismo culturale e ambientale. Sebbene denunci una popolazione di poco superiore a 1.400 abitanti, e come diversi comuni di area interna sia soggetto a spopolamento, presenta una capacità ricettiva di 110 posti letto e oltre 10 strutture, tra alberghiero ed extra-alberghiero. La sua offerta turistica fa leva su diversi attrattori culturali, principalmente rappresentati dal Museo Stazione dell'Arte che valorizza l'opera dell'artista Maria Lai originaria del posto e dal museo a cielo aperto che dal centro storico del paese si dirama verso l'agro. A questi si aggiungono importanti risorse ambientali come le grotte Su Marmuri, tra le più suggestive d'Europa, e gli iconici tacchi d'Ogliastra, alte pareti rocciose utilizzate per l'arrampicata sportiva. Il comune, attraversato dal Sentiero Italia del Cai, è inoltre una meta affermata di escursionismo e trekking con camminatori provenienti da svariate parti d'Europa.

<sup>2</sup> Gli altri comuni dell'Unione sono Gairo, Jerzu, Osini, Tertenia e Ussassai.

Dal 2006, in un'area demaniale distante 10 km dal paese, sorge uno dei più grandi parchi eolici della Sardegna gestito dalla Sardeolica Srl, una controllata del gruppo Saras SpA. Il parco, che conta 57 aerogeneratori e una potenza installata di 126 MWh, registra una produzione annua di 250 GWh, corrispondenti al fabbisogno annuale di circa 85.000 famiglie con un risparmio annuo di emissioni di CO<sub>2</sub> pari a 162.000 tonnellate. Nel 2018 è stato oggetto di ampliamento e nel 2019 ha ottenuto il permesso per un processo di *reblading* che consentirà la sostituzione di tutte le pale in modo da portare la capacità produttiva a 300 GWh annui.

La sua funzione è principalmente produttiva ed economica, fornendo occupazione stabile a circa 30 lavoratori del territorio, oltre che didattica in quanto accoglie scolaresche e turisti interessati a scoprire i «paesaggi del vento». Il parco eolico ha, inoltre, la particolarità di far parte del summenzionato museo a cielo aperto, giacché al suo interno ospita un'opera realizzata da Maria Lai nel 2009 dal titolo *La cattura dell'ala del vento*.

Sulla base delle convenzioni stipulate tra la Sardeolica e il comune di Ulassai sono diversi i vantaggi che la comunità locale trae dalla presenza del parco eolico nel proprio territorio comunale. A fronte dei profitti legati alla produzione di «energia pulita», la società si fa interamente carico dei costi di gestione e manutenzione e corrisponde ogni anno al comune un canone a titolo di incentivo e di diritti di superficie. Quest'ultimo, come si rileva dall'esame di alcune delibere comunali, comprende una componente fissa pari a € 4.473,31 per ogni MW prodotto – cifra che annualmente viene rivalutata – e una variabile che oscilla tra l'1,5% e il 3% del fatturato in funzione della velocità media annua del vento. Nell'arco temporale 2006-2019 il comune di Ulassai ha incassato corrispettivi per € 11.314.573,27, una cifra imponente con cui ha potuto realizzare diversi interventi sul proprio territorio, alcuni dei quali specificamente rivolti al rafforzamento della componente culturale-artistica e ambientale di un'offerta turistica che oggi trova ampio riscontro sul mercato.

#### 4. Riflessioni conclusive

La transizione ecologica, a fronte dei benefici auspicati, impone dei costi dovuti alla trasformazione di un sistema produttivo attualmente basato principalmente sul consumo di energia ottenuta da fonti non rinnovabili. Il cambio di paradigma non è esente da interrogativi in merito a chi e in che misura dovrà sostenere tali costi, i quali non sono solo economici ma anche sociali.

Tali processi trasformativi determinano ripercussioni sulla spazialità in quanto le dinamiche localizzative delle attività, se non adeguatamente governate, rischierebbero di stravolgere determinate situazioni di equilibrio, favorendo talvolta spinte deterritorializzanti.

È ciò che potrebbe accadere nelle aree rurali e interne, dove lo spopolamento si traduce in un minore potere contrattuale delle comunità locali rispetto a decisioni calate dall'alto relativamente alla realizzazione di impianti e infrastrutture, spesso promosse da grandi società operanti nei settori strategici dell'energia. Potrebbero pertanto verificarsi situazioni di *land grabbing* o casi di sostituzione di attività produttive tradizionali con altre estranee alle vocazioni territoriali e una conseguente perdita di specificità locali.

In questo senso, le misure adottate dalla Regione Sardegna per limitare la realizzazione di impianti eolici *on-shore* in determinate aree di particolare pregio ambientale pone un freno all'azione speculatrice del mercato. È innegabile, infatti, che la presenza di un parco eolico attui delle modifiche sul paesaggio rurale e sulle modalità con cui lo stesso viene percepito, ponendo dei dubbi su chi effettivamente possa godere delle ricadute economiche, dirette e indirette, di tale attività.

Se è vero che il caso di Ulassai mostra una possibile situazione di equilibrio tra la presenza di un parco eolico gestito da una società esterna al territorio e la comunità locale che ne trae vantaggio, è altrettanto vero che lo stesso presenta delle peculiarità non scontate di cui occorre tenere conto. Prima fra tutte la localizzazione degli aerogeneratori, i quali sono posizionati su un terreno pubblico. Questo comporta che i benefici economici e occupazionali ricadano in capo all'intera collettività e non ai singoli cittadini, come invece accade quando le turbine trovano collocazione nei terreni dei privati. Anche per queste ragioni, la comunità di Ulassai risulta essere favorevolmente orientata rispetto alla presenza del parco, elemento confermato dall'importanza che il tema ha assunto nei programmi elettorali presentati dalle due liste candidate alle elezioni amministrative dell'autunno 2021.

Inoltre, la distanza del parco eolico dal centro abitato e il suo basso impatto visivo ne attenuano la percezione da parte dei residenti mentre il suo inserimento all'interno del museo a cielo aperto apre uno varco su ulteriori iniziative di promozione e valorizzazione turistica, le quali non rappresentano un'utopia ma una realtà che può trovare concretezza, come attestato dal progetto «i parchi del vento» di Legambiente e da altre iniziative realizzate all'estero.

## Bibliografia

- Bagliani M., Dansero, E., *Politiche per l'ambiente. Dalla natura al territorio*, Novara, Utet, 2011.
- Battino S., *Il vento come principale fonte energetica rinnovabile della Sardegna. Prospettive di sviluppo e «incoerenze» paesaggistiche*, in Scanu, G. (a cura di), *Paesaggi, Ambienti, Culture, Economie. La Sardegna nel Mondo Mediterraneo*, Bologna, Pàtron, 2013, pp. 315-324.
- Battisti G., *Le transizioni energetiche: un inquadramento geopolitico*, «QuaderniCIRD», 21, pp. 58-72.
- Commissione Europea, *Il Green Deal europeo*. Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni. Bruxelles, 11.12.2019 COM (2019) 640 Final, 2020.
- Comune di Ulassai, ([www.comune.ulassai.org.it](http://www.comune.ulassai.org.it)).
- Coronato M., *Cambiamento climatico: uno sguardo d'insieme*, in «Geotema», 2010, 42, pp. 113-119.
- Di Blasi E., *La dimensione locale dello sviluppo sostenibile. Un percorso per la realizzazione di Agenda XXI nella regione etnea*, Roma, Aracne, 2016.
- EurLex, ([eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=it](http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=it)).
- Eurostat, *Produzione e importazioni di energia, Statistics Explained*, 2020 ([ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Energy\\_production\\_and\\_imports/it&oldid=508649](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Energy_production_and_imports/it&oldid=508649)).
- Grandi S., *Paesaggi in transizione energetica e post-minerari*, in Castiglioni B., Puttilli M., Tanca M. (a cura di), *Oltre la convenzione. Pensare, studiare, costruire il paesaggio vent'anni dopo*, Firenze, Società di Studi Geografici, 2021, pp. 477-488.
- Gestore Servizio Elettrico (GSE), *Rapporto statistico 2019, fonti rinnovabili*, 2020 ([www.gse.it/documenti\\_site/Documenti%20GSE/Rapporti%20statistici/Rapporto%20Statistico%20GSE%20-%20FER%202019.pdf](http://www.gse.it/documenti_site/Documenti%20GSE/Rapporti%20statistici/Rapporto%20Statistico%20GSE%20-%20FER%202019.pdf)).
- Lampreu S., *Estrategias de desarrollo territorial y turismo contra la despoblación de las áreas rurales en Cerdeña (Italia)*, in «Revista Galega de Economía», 2020, 29, 2, pp. 1-20.
- Madau C., *Entro i limiti del nostro pianeta*, Bologna, Pàtron, 2014.
- Maglio M. (a cura di), *Le dinamiche della conoscenza nel Green Deal. Prospettive territoriali per la lettura dell'economia circolare*, Roma, Tab edizioni, 2021.
- Mariotti G., Camerada M.V., Lampreu S., *Funzioni e benefici delle infrastrutture verdi: dal contrasto ai cambiamenti climatici al posizionamento turistico delle città*, in «Documenti Geografici», 2021, 2, pp. 171-182.
- Mauro G., *Alternative o necessarie? La strada delle rinnovabili per una "nuova" strategia energetica*, in «Tigor: Rivista di scienze della comunicazione», 2011, A. III, 2, pp. 140-155.
- Mauro G., *The New "Windscares" in the Time of Energy Eransition: A Comparison of Ten European Countries*, in «Applied Geography», 2019, 109, pp. 1-15.
- Moderini D., Selano G., *Luoghi del vento*, in Marchigiani E., Prestamburgo, S. (a cura di), *Energie rinnovabili e paesaggi. Strategie e progetti per la valorizzazione territoriale*, Milano, FrancoAngeli, 2010, pp. 56-64.
- Nicosia E., *Europa 2020: strategie e politiche per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva*, in «Geotema», 2010, 42, Pàtron, pp. 134-141.
- Parchi del vento, ([parchidelvento.it](http://parchidelvento.it)).
- Prezioso M. (a cura di), *Capitale umano e valore aggiunto territoriale*, Roma, Aracne, 2018.
- Regione Sardegna, *Piano energetico ambientale della Regione Sardegna 2015-2030*, 2016, approvato con D.R. n. 45/40 del 02/08/2016 ([www.regione.sardegna.it](http://www.regione.sardegna.it)).
- Saras, ([www.saras.it/](http://www.saras.it/)).
- Ronchi E., *Le sfide della transizione ecologica*, Milano, Piemme, 2021.
- Terna, *Confronti internazionali 2019, 2020* ([download.terna.it/terna/7-INTERNAZIONALI\\_8d9ced060a052ed.pdf](http://download.terna.it/terna/7-INTERNAZIONALI_8d9ced060a052ed.pdf)).

## Quale lettura della relazione tra energia fossile e comunità locali? La *social acceptance/acceptability* e la *social licence to operate* come concetti in movimento

Cecilia Pasini<sup>1</sup>

### 1. Introduzione

Nello studio della territorialità e della territorializzazione delle fonti energetiche e delle forme di energia, è indispensabile cogliere il rapporto delle comunità locali con gli impianti che generano energia, specialmente in un momento di transizione e di cambiamento come quello attuale.

Il paper ha l'obiettivo, attraverso un'analisi della letteratura esistente, di riflettere sul modo di studiare tale rapporto. Il punto di partenza è rappresentato da due dibattiti: quello che ha al suo centro lo studio della *social acceptance* e quello incentrato sulla *social licence to operate*, i cui elementi principali nonché elementi di criticità vengono presentati nei primi due paragrafi. Si mettono poi in luce vari elementi di complessificazione possibili che possono dare un contributo epistemologico: una lettura qualitativa che consideri le attitudini delle comunità locali come oggetti sociali complessi che non si limitano alla accettazione e non-accettazione/opposizione, ma che sfumano in varie attitudini e prospettive, come viene descritto nel paragrafo tre. Le attitudini sociali vengono inoltre considerate come costruite nel tempo in un processo territoriale aperto, continuo e di lungo periodo, in cui hanno rilevanza le posizionalità dei vari attori, il loro potere relativo e gli aspetti territoriali e in cui le attitudini costruite socialmente sono influenzate da fattori sociali contestuali. Temporalità di medio-lungo periodo, attenzione alla posizionalità degli attori e alla dimensione territoriale costituiscono i tre elementi, presentati al quarto paragrafo, che aprono nuove prospettive nello studio della relazione tra impianti energetici e comunità prossime agli impianti.

Il presente contributo rappresenta la cornice teorico-analitica di un lavoro sul campo in fase di svolgimento sul caso studio del territorio di Sannazzaro de' Burgondi (PV), segnato dalla localizzazione sin dai primi anni Sessanta di un impianto ENI di raffinazione petrolifera.

### 2. Tecnologie energetiche e comunità locali: la *social acceptance/acceptability*

Con la letteratura sull'accettazione sociale a partire dagli anni Ottanta viene indagata la percezione pubblica in relazione alle attività economiche, ma è dai primi anni Duemila che questa letteratura viene applicata sistematicamente ai progetti che riguardano l'energia. Tali studi afferiscono a un vasto dibattito incentrato principalmente sulle tecnologie energetiche da fonti rinnovabili e in particolar modo sull'energia eolica (Wüstenhagen, Wolsink, Burer, 2007; Devine-Wright, 2008; Aitken Mhairi 2010; Fournis, Fortin, 2017; Scotti, 2020), con qualche esempio di applicazione ad altri settori, come l'energia nucleare (Parkhill e altri, 2010) e l'estrazione mineraria (Campbell, Prémont, 2017). Due convincenti analisi critiche della letteratura esistente

<sup>1</sup> Università di Torino.

sono state proposte da Aitken (2009) e da Fournis e Fortin (2017) e sulla base di queste letture nei prossimi paragrafi si delinearanno alcune criticità e si avvanzeranno delle proposte per risolverle.

Carlman per prima si è espressa sulla localizzazione delle pale eoliche non solo come una questione tecnica, ma anche come «a matter of public, political, and regulatory acceptance». Wüstenhagen, Wolsink e Bürer (2007) distinguono vari piani di accettazione, a seconda della scala e degli attori coinvolti. Essi individuano un piano politico di scala regionale o nazionale, la *socio-political acceptance* che può avere come oggetto sia le politiche sia le tecnologie e come attori coinvolti il pubblico su vasta scala, gli *stakeholder* chiave e i *policy maker*, la *community acceptance* di *stakeholder* locali, in particolare residenti e autorità locali e la *market acceptance* in cui l'attore preso in esame è il mercato.

Gli studi sull'accettazione sociale considerano la risposta sociale delle comunità come tra i fattori da considerare nella localizzazione di un impianto, ritenendo l'opposizione delle comunità locali una barriera socio-territoriale da superare e il suo studio un sapere strumentale a individuare le resistenze sociali all'attuazione dei progetti (Aitken, 2009; Fournis, Fortin, 2017). Secondo Aitken, la convinzione scientifica secondo cui l'opposizione sia un atteggiamento che va superato, ha inevitabilmente un «impatto su come il problema è definito e considerato e influenza i risultati che vengono raggiunti» (2010, p. 1838, traduzione dall'inglese). La letteratura si concentra spesso infatti sulla polarizzazione accettazione-opposizione, la prima da ricercare e la seconda da evitare, senza considerare altre attitudini possibili. Tale letteratura si focalizza inoltre sul momento della localizzazione, senza considerare il rapporto tra comunità e aziende o progetti sul lungo periodo e il variare delle attitudini nel tempo (Aitken, 2009; Fournis, Fortin, 2017).

Fournis e Fortin (2017) distinguono la *social acceptance* dalla *social acceptability*, la prima vista come uno dei possibili esiti della seconda. La definizione che gli autori danno di *social acceptability* è un «processo di valutazione collettiva di un dato progetto – inteso come l'incarnazione specifica delle complesse interazioni tra tecnologia e società –, integrando una pluralità di attori – *stakeholders* – e scale spaziali – dal globale al locale –, così come coinvolgendo la traiettoria specifica – passata, presente e futura – di un gruppo o sistema politico – comunità/società →» (*ibidem*, p.5). In quest'ottica l'uso del termine accettabilità sociale rappresenta un concetto più ampio dell'accettazione ed è intesa come «una scelta collettiva di un contratto energetico-sociale che è intrinsecamente problematico perché politico» e in evoluzione (*ibidem*, p.4).

### 3. Tecnologie energetiche e comunità locali: la *social licence to operate*

Le risorse non rinnovabili – ad esempio minerali, petrolio, gas –, la loro estrazione, lavorazione e il rapporto con le comunità locali sono al centro della letteratura sulla *Social Licence to Operate* – SLO. La *social licence* è un indice per misurare l'accettazione di un'azienda, di un progetto o il permesso di svolgere un'attività (Meesters, Behagel, 2017), da parte delle comunità prossime alla sua realizzazione, degli *stakeholder*, dei governi o della società in generale (Thomson, Boutilier, 2011; Moffat e altri, 2016; Jijelava, Vanclay, 2016; Meesters, Behagel, 2017). L'obiettivo delle aziende nel ricercare la *social licence* è di aumentare la propria responsabilità e credibilità, intesa quindi come parte della *Corporate Social Responsibility*. La *social licence* è connessa al consenso della comunità nei confronti delle azioni dell'azienda (Meesters, Behagel, 2017), alla legittimità, credibilità e fiducia (Thomson, Boutilier, 2011). Secondo Thomson e Boutilier (2011) la *social licence* concessa a un'azienda è inversamente proporzionale al livello di rischio socio-politico che l'azienda affronta. La *social licence* è ricercata dalle aziende con lo scopo di ridurre il rischio sociale di fallimento di un progetto (Diantini e altri, 2018). Ottenere la *social licence* può essere significativamente importante per quelle aziende il cui rischio reputazionale è alto, in particolare nell'industria estrattiva (Moffat e altri, 2016; Jijelava, Vanclay, 2017), che può sperimentare pressione e messa alla prova per via del suo impatto ambientale e della dimensione sociale (Moffat e altri, 2016). La letteratura sulla *social licence* è in molti casi simile a quella sulla *social acceptance* dato che si incentra su come superare le barriere sociali che possono costituire un rischio per lo sviluppo dell'azienda o di un progetto (Thomson, Boutilier, 2011). Essa tuttavia usa e presenta alcuni strumenti per indagare in modo più complesso le attitudini sociali costruendo indici gradati che distinguono tra più livelli di *social licence to operate*. Inoltre, tale letteratura considera la relazione tra industria/progetti e comunità come in evoluzione e la *social licence* come suscettibile di cambiamento nel tempo (Moffat e altri, 2016).



#### 4. *Social acceptance, social licence to operate e costruzioni delle attitudini sociali*

Buona parte della letteratura sull'accettazione sociale – e in questo caso Fournis e Fortin non fanno eccezione – riducono le possibili attitudini delle comunità locali verso aziende/progetti che siano significative da rilevare in accettazione o non-accettazione/opposizione, senza considerare possibilità più sfumate o complesse. Aitken (2010), afferma che i metodi qualitativi possono permettere di esplorare come le tecnologie energetiche sono percepite e vissute dalle comunità locali e permettono di «illustrare le complessità degli atteggiamenti e delle risposte del pubblico» (p. 1835).

Dall'altro lato, la *social licence* è un indice gradato, in cui possono essere individuati vari gradi di accettazione di un progetto. Secondo il modello proposto nel 2011 da Thomson e Boutilier, esistono quattro livelli di *social licence* determinati dalla legittimità dell'azienda/del progetto, dalla sua credibilità e dalla fiducia suscitata nella comunità locale e in particolare negli *stakeholder*. Senza legittimità non vi è nessuna licenza sociale e il «rischio socio-politico» per il progetto è molto alto. Secondo questo modello, se si acquisisce legittimità vi è accettazione da parte della comunità locale e ottenendo credibilità si raggiunge una forma di approvazione. Infine, se si stabilisce un rapporto di fiducia tra l'azienda e la comunità locale si può sfociare in coproprietà o identificazione psicologica della comunità locale con il progetto.

Mattina e altri complessificano la prospettiva su attitudini o «sentimenti» nei confronti dei progetti energetici introducendo il concetto di orizzonti immaginati. Essi vengono descritti come «spesso ambivalenti e concomitanti tra alcuni attori», influenzati da orizzonti di proiezioni future che sono fatti di «aspettative, incertezze e paure» (Mattina e altri, 2022, p. 15, traduzione dal francese). Nelle comunità locali la presenza di impianti energetici susciterebbe nelle popolazioni locali reazioni diverse – speranza, disillusione o reazioni ambivalenti – a seconda del ruolo dell'impianto nel territorio. Mattina e altri sostengono che una parte della letteratura delle scienze sociali si sia incentrata sulla «mobilitazione di collettivi, associazioni e cittadini contro progetti di infrastrutture pubbliche o private su scala locale, anche nel campo delle installazioni energetiche» (*ibidem*, p. 16), lasciando poco spazio a chi ha atteggiamenti diversi nei confronti degli impianti, nello specifico chi agisce in favore di essi o per mediarne il ruolo sul territorio.

La letteratura presa in esame ha cercato di individuare dei fattori o delle dimensioni nelle quali si articola la relazione tra le comunità, gli *stakeholder* locali e le aziende o impianti energetici. Un apporto quantitativo sul tema è adottato da Devine-Wright (2008), il quale avanza una classificazione per fattori che possono essere utili nel determinare la *public acceptance*: personali – caratteristiche demografiche –, socio-psicologici – conoscenza ed esperienza diretta, impatti percepiti, convinzioni ecologiche e politiche, attaccamento al luogo, percezioni rispetto allo sviluppo del processo e fiducia negli attori chiave – e di contesto – tipo e scala dell'impianto tecnologico, struttura istituzionale, proprietà della struttura industriale, distribuzione di costi e benefici, approcci partecipativi nel processo, contesto e prossimità spaziale.

Fournis e Fortin individuano tre livelli sociali a cui si articolano gli *explicative factors* (2017, p.4) dell'accettazione sociale – micro-sociale, meso-politico, macro-economico. Su ogni livello, a cui corrispondono gruppi più o meno ampi di attori, agiscono dinamiche diverse. Al livello meso-politico, su cui gli autori si concentrano in modo più esteso, l'accettabilità sociale si costruisce attraverso accordi istituzionali e meccanismi di *decision-making* nazionale. A questo livello si situano, secondo gli autori, alcune dimensioni che sfavoriscono l'accettazione sociale: una logica *top-down* nell'implementazione dei progetti o un forte carattere di centralismo; il trascurare le specificità dei vari contesti territoriali e gli elementi di attaccamento al luogo; la mancanza di dialogo con gli *stakeholder*, la percezione di ingiustizia procedurale o sostanziale dei progetti. Tale percezione si concretizza in mancanza di trasparenza – informazione –, di scambio – partecipazione – o di neutralità degli attori pubblici; le percezioni di ingiustizia sostanziale si verificano quando si ha mancanza di fiducia e quando l'allocatione dei costi e dei benefici appare sospetta e potenzialmente iniqua (Fournis, Fortin, 2017, p. 9). Campbell e Prémont (2017) evidenziano che un ruolo fondamentale nella ricerca dell'accettazione sociale risiede nel quadro normativo e nel ruolo del settore pubblico nella *governance*, rintracciando le cause dell'insoddisfazione sociale nei confronti dei progetti estrattivi in una gestione che non spartisca in modo equo costi e benefici tra settore pubblico e i privati detentori dei diritti estrattivi.

La letteratura sulla *social licence to operate* individua in modo sistematico dei *social licence factors* (Diantini e altri, 2018, p.1), individuando aspettative e priorità delle comunità locali e delle compagnie petrolifere in relazione

al coinvolgimento della comunità, rintracciando come fattori che favoriscono la *social licence* l'impegno della comunità in termini di contatti – qualità e quantità dei contatti – con l'azienda, l'equità procedurale e la scarsità degli impatti ambientali legati alle attività estrattive (*ibidem*).

## 5. Tempo, territorio e scale territoriali

Partendo dai punti di forza e dagli elementi di debolezza della letteratura esistente, alcune dimensioni d'analisi rimangono implicite e non del tutto soddisfacenti. Prima tra tutte la dimensione temporale. Una lettura che renda conto della complessità delle attitudini sociali nei confronti degli impianti porta anche a metterne in discussione la durata nel tempo. Le attitudini si costruiscono nel tempo, vengono rinegoziate e cambiano al cambiare dei fattori e delle dimensioni che su di esse agiscono. La letteratura sull'accettazione sociale si concentra spesso sull'*acceptance*, sull'esito, e non sul processo, sulla presa di consapevolezza degli attori, sulla negoziazione e rinegoziazione delle attitudini. È quanto evidenziano Fournis e Fortin (2017), i quali fanno emergere l'importanza di uno studio qualitativo della costruzione delle attitudini rispetto a un progetto nel processo. Secondo gli autori «l'«accettabilità» sociale di un progetto non è una sostanza, un criterio positivo o l'effetto di una valutazione astratta, ma il processo stesso di costruzione sociale di queste qualità apparentemente «oggettive», in continua evoluzione» (p.14). Parkhill e altri (2010) hanno osservato come l'accettazione sociale – nel loro caso delle centrali nucleari – sia una «qualità transitoria» (p. 55) e gli atteggiamenti pubblici non siano stabili ma piuttosto si adattino e cambino al sopraggiungere di eventi, al variare delle situazioni e di come le tecnologie vengono inquadrare e comprese. Secondo gli autori, la «tollerabilità del rischio» (p. 54) che rende accettabili gli impianti nucleari e che pure è quotidiana e normalizzata, è una condizione fragile e instabile. Secondo Aitkin «l'opinione pubblica non dovrebbe essere presentata come qualcosa di statico che può essere misurato una volta per tutte, ma piuttosto come altamente flessibile, transitoria e adattabile» (2010, p.1835).

Il secondo e il terzo aspetto emergono in particolar modo nelle considerazioni sui fattori che determinerebbero le attitudini: l'importanza del territorio e della posizionalità degli attori. Mettere al centro dell'analisi il territorio permette di situare la costruzione delle attitudini sociali. Il territorio dell'energia può essere inteso come un «insieme di relazioni materiali e immateriali complesse che interessano sia la dimensione spaziale sia le relazioni tra gli attori alle diverse scale e tra questi e le risorse locali [...]» il territorio inteso in questo modo è un sistema territoriale, uno snodo di articolate relazioni «socio-economiche, ecologico-ambientali e culturali che si organizzano a scale sovrapposte seppur non coincidenti» (Puttilli, 2014, p.120). Il territorio come cornice di senso delle relazioni spazializzate, permette di situare i processi e di comprendere in modo più completo la costruzione delle attitudini sociali verso gli impianti.

Le attitudini degli attori dipendono poi dalla loro posizione nelle scale territoriali, intendendole con Marston come «un risultato contingente delle tensioni che esistono tra le forze strutturali e le pratiche degli attori umani» (Marston, 2000, p. 220, traduzione dall'inglese). Gli attori possono sentirsi di appartenere a diverse scale a seconda del potere che ritengono di avere all'interno di una specifica situazione e della capacità di azione che in essa percepiscono di avere. Le scale possono essere costruzioni sociali attraverso cui gli attori producono il territorio (Dansero, Puttilli, Tecco, 2015). È interessante la prospettiva secondo la quale le scale sono «l'incarnazione delle relazioni sociali di *empowerment* e *disempowerment* e l'arena attraverso e in cui esse operano» (Swynghedouw citato da Marston, 2000, p.221). In questo senso le scale sono costruzioni sociali di posizionamento che tracciano i perimetri della capacità di azione degli attori.

Sebbene le letterature su *social acceptance* e *social licence to operate* abbiano come obiettivo più o meno esplicito la facilitazione del rapporto tra progetti e comunità locali, traducendosi spesso in un sapere strumentale ad agevolare l'accettazione sociale dei progetti, esse forniscono importanti strumenti per lo studio di tale relazione come processo sociale epistemologicamente rilevante. Le critiche a tali letterature hanno considerato i processi di concessione e mantenimento di *social acceptance* e *social licence* come ambigui, responsabili di distogliere l'attenzione dagli impatti negativi che le attività industriali hanno su società e ambiente (Meesters, Behagel, 2017; Campbell, Prémont, 2017). Tuttavia, sembra rilevante partire da questi strumenti teorico-analitici con premesse diverse per un'indagine attenta delle complessità in campo. La necessità di un miglioramento della

letteratura sulla *social acceptance* in tal senso viene proposta da Aitken (2010) ed Ellis e Barry (2007) per cui gli atteggiamenti e le risposte pubbliche non dovrebbero essere esaminati con il solo scopo di mitigare la potenziale opposizione futura, ma piuttosto per meglio comprendere atteggiamenti e risposte sociali, per capire a fondo il contesto sociale della localizzazione degli impianti – nei casi specifici, impianti da fonti eoliche.

## 6. Conclusioni aperte

Per rendere giustizia alla complessità dei fenomeni e allo studio delle attitudini sociali è rilevante adottare un approccio costruzionista che consideri non solo il binomio accettazione-opposizione come possibili esiti di tale processo, ma che permetta di analizzare un ampio ventaglio di attitudini, atteggiamenti o sentimenti, che li consideri come in evoluzione e che si focalizzi sul processo di costruzione delle attitudini sociali nel tempo. In un'analisi che tenga conto della complessità dei fenomeni giocano un ruolo fondamentale le dimensioni e i fattori sociali contestuali che influenzano le attitudini, che sono a loro volta informati e influenzati dalla dimensione territoriale e dalla posizionalità degli attori che hanno un ruolo nei processi.

È significativo inoltre applicare questo quadro analitico ai progetti e agli impianti energetici che estraggono e lavorano le fonti fossili. Come sostiene Carola Hein, conoscere le dinamiche attorno al fossile è fondamentale nella transizione energetica, poiché riconoscendone il potere e la portata «nella costruzione dell'ambiente e dei suoi immaginari» è possibile superarne la dipendenza (Hein, 2018, p. 3).

## Bibliografia

- Aitken M., *Why We Still Don't Understand the Social Aspects of Wind Power: A Critique of Key Assumptions Within the Literature*, in «Energy Policy», 38, 2010, pp. 1834–1841.
- Bogdan V.I., Bryden G.K., *Social Movements, Risk Perceptions, and Economic Outcomes: The Effect of Primary and Secondary Stakeholder Activism on Firms' Perceived Environmental Risk and Financial Performance*, in «American Sociological Review», 77, 2012, pp. 573-596.
- Boutillier R.G., Thomson I., *Modelling and Measuring the Social License to Operate: Fruits of a Dialogue Between Theory and Practice* (sociallicense.com/publications/Modelling%20and%20Measuring%20the%20SLO.pdf, ultimo accesso: 24/3/2022).
- Campbell B., Prémont M., *What is Behind the Search for Social Acceptability of Mining Projects? Political Economy and Legal Perspectives on Canadian Mineral Extraction*, in «Miner Econ», 2017, pp. 171–180.
- Carrosio G., *Energia e scienze sociali: stato dell'arte e prospettive di ricerca*, in «Quaderni di Sociologia», dicembre 2014, pp. 107-116.
- Dansero E., Puttilli M., Tecco N., *Geopolitiche dei rifiuti. Attori, scale e processi decisionali nella localizzazione di due inceneritori in provincia di Torino*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», 2015, 8, pp. 469-490.
- Dermont C. e altri, *Bringing the Policy Making Perspective in: A Political Science Approach to Social Acceptance*, in «Energy Policy», 108, 2017, pp. 359-368.
- Devine-Wright P., *Reconsidering Public Acceptance of Renewable Energy Technologies: A Critical Review*, in «Delivering a Low Carbon Electricity System: technologies, Economics and Policy», 2008, pp. 1-15.
- Devine-Wright P. e altri, *A Conceptual Framework for Understanding the Social Acceptance of Energy Infrastructure: Insights from Energy Storage*, in «Energy Policy», 2017, 107, pp. 27-31.
- Diantini A. e altri, *Oil Industry and SLO in the Ecuadorian Amazon: The Case of Block 10*, in «IAIA18 Conference Proceedings. Environmental Justice in Societies in Transition. 38th Annual Conference of the International Association for Impact Assessment», 2018, pp. 1-8.
- Ellis G., Barry J., *Many Ways to Say "no", Different Ways to Say "yes": Applying Q-methodology to Understand Public Acceptance of Wind Farm Proposals*, in «Journal of Environmental Planning and Management», 2007, 50, pp. 517-551.
- Fournis Y., Fortin M., *From Social "Acceptance" to Social "Acceptability" of Wind Energy Projects: Towards a Territorial Perspective*, in «Journal of Environmental Planning and Management», 2017, 60, pp. 1-21.
- Fournier P., Mattina V., *Secours ou entrave à l'action publique ? Les élus locaux face à l'État dans les territoires monoindustriels à risques*, in «Sciences de la société», 2013, pp. 128-148.
- Hein C., *Oil Spaces: The Global Petroleumscape in the Rotterdam/The Hague Area*, in «Journal of Urban History», 2018, pp. 1-43.
- Marston S., *The Social Construction of Scale*, in «Progress in Human Geography», 2000, 24, pp. 219–242.

- Mattina C. e altri, *Les territoires des énergies. Socio-histoire localisée du nucléaire et des énergies renouvelables en France et en Italie*, Marsiglia, Editions de la MMSH, opera in corso di pubblicazione.
- Meesters M.E., Behagel J.H., *The Social Licence to Operate: Ambiguities and the Neutralization of Harm in Mongolia*, in «Resources Policy», 2017, 53, pp.274-282.
- Moffat K. e altri, *The Social Licence to Operate: A Critical Review*, in «Forestry An International Journal of Forest Research», 2016, pp. 477-488.
- Parkhill K.A. e altri, *From the Familiar to the Extraordinary: Local Residents' Perceptions of Risk When Living with Nuclear Power in the UK*, in «Transactions of the Institute of British Geographers. New Series», 2010, 35, pp. 39-58.
- Puttilli M., *Geografia delle fonti rinnovabili. Energia e territorio per un'eco-ristrutturazione della società*, Milano, Franco Angeli, 2014.
- Scotti I., *Vento forte. Eolico e professioni della green economy*, Nocera Inferiore, Orthotes, 2020.
- Szarka J., *Wind Power in Europe: Politics, Business and Society: Energy, Climate, and the Environmental Series*, Houndmills, Pilgrave Macmillan, 2007.
- Wolsink M., *Wind Power Implementation: The Nature of Public Attitudes: Equity and Fairness instead of "Backyard Motives"*, in «Renewable and Sustainable Energy Reviews», 2007, 11, pp. 1188-1207.
- Wüstenhagen R., Wolsink M., Burer M.J., *Social Acceptance of Renewable Energy Innovation: An Introduction to the Concept*, in «Energy Policy», 2007, 35, pp. 2683-2691.

## Le comunità energetiche: un'analisi comparata delle prime esperienze italiane

Luigi Mundula, Sabrina Auci<sup>1</sup>

### 1. La transizione energetica verso le rinnovabili

Negli ultimi 50 anni, le attività umane derivanti dall'applicazione di modelli di produzione e consumo neo-classici, dalla crescita della popolazione umana, dall'intensificarsi del commercio globale, dallo sviluppo esponenziale delle innovazioni tecnologiche e dal moltiplicarsi delle azioni di governance locale e globale, hanno generato un impatto senza precedenti sul sistema naturale concretizzandosi in uno sfruttamento insostenibile della terra, del mare e degli organismi, nel cambiamento climatico, nell'aumento dei tassi d'inquinamento e nell'invasione di specie aliene.

Il cambiamento climatico è tra questi il fenomeno che maggiormente sta esacerbando l'impatto degli altri fattori sulla natura e sul benessere umano, minacciando di distruggere le fondamenta stesse su cui si basano le nostre economie, i nostri mezzi di sussistenza, la sicurezza alimentare, la salute e la qualità della vita in tutto il mondo. La crescita dell'economia globale, del commercio e della popolazione umana, hanno spinto verso una crescente domanda di energia che a sua volta determina un impatto negativo sul sistema naturale (Brandizio e altri, 2019), essendo ancora legata allo sfruttamento delle fonti fossili.

L'evidenza dei danni generati da questo circolo vizioso ha portato in questi ultimi anni, il sistema energetico mondiale in un processo orientato ad una transizione verso le differenti fonti energetiche rinnovabili. La produzione elettrica da fonte eolica e solare è aumentata nel 2020 del 15% – +314 TWh – (Jones, 2021).

A livello europeo, le rinnovabili sono arrivate a generare il 37% dell'elettricità totale nel 2021 – con un incremento continuo anno su anno, ma evidenziando un rallentamento nel tasso di crescita –, uguagliando la generazione da fonti fossili, scesa al 37%. Eolico e solare hanno generato più elettricità del gas – 547 TWh contro 524 TWh –, ma è da evidenziare la piena espansione del solare, sia nel nord che nel sud dell'Europa, che ha prodotto il 27% in più di energia nel 2021 rispetto al 2019 (Moore e altri, 2022).

### 2. Il quadro normativo

L'evoluzione del quadro normativo e regolatorio europeo appare orientata a favorire questo processo di transizione attraverso l'adozione sistemica delle potenzialità offerte dalla tecnologia, e l'attribuzione di una nuova centralità del consumatore finale – piccole e medie imprese, amministrazioni pubbliche, cittadini – che diviene consumatore/produttore – prosumer –, e viene posto al centro della transizione energetica (Caramizaru, Uihlein, 2020). Il pacchetto legislativo di riferimento è «Energia pulita per tutti gli europei» – CEEP - *Clean Energy for all Europeans Package* –, la cui approvazione si è conclusa nel 2019. Composto da otto Direttive, attraverso due di queste – RED II e IEM –<sup>2</sup> si introduce nel quadro normativo europeo un nuovo soggetto aggregato,

<sup>1</sup> Luigi Mundula, Università di Cagliari; Sabrina Auci, Università di Palermo.

<sup>2</sup> Direttiva UE 2018/2001 nota come Direttiva RED II ([eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX-](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX-)



denominato comunità energetiche – CE. Nello specifico, si definiscono i concetti di autoconsumo collettivo – AUC –, Comunità di Energia Rinnovabile – CER o REC nella dizione inglese – e Comunità Energetica dei Cittadini – CEC.

In particolare, nella RED II – art. 2 comma 16 –, le comunità di energia rinnovabile vengono definite come un soggetto giuridico:

- a) che, conformemente al diritto nazionale applicabile, si basa sulla partecipazione aperta e volontaria, è autonomo ed è effettivamente controllato da azionisti o membri che sono situati nelle vicinanze degli impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili che appartengono e sono sviluppati dal soggetto giuridico in questione;
- b) i cui azionisti o membri sono persone fisiche, PMI o autorità locali, comprese le amministrazioni comunali;
- c) il cui obiettivo principale è fornire benefici ambientali, economici o sociali a livello di comunità ai suoi azionisti o membri o alle aree locali in cui opera, piuttosto che profitti finanziari.

Ecco, quindi, che si viene a definire una configurazione a complessità crescente che a partire dal consumo – attivo o in auto consumo – del singolo individuo, passa a forme di consumo collettivo, cioè quello attuato all'interno di un medesimo edificio o condominio per soddisfare le utenze comuni e quelle autonome, fino a quello di comunità energetiche, laddove l'ambito sopra descritto venga valicato (Armanasco, 2021). La distinzione tra CER e CEC riguarda l'autonomia tra i membri, la necessità di prossimità con gli impianti di generazione e la molteplicità delle fonti energetiche gestibili, elementi previsti per la CER, ma non per la CEC che in particolare prevede la gestione della sola energia elettrica – prodotta sia da fonte rinnovabile che da fossile. Le comunità energetiche rappresentano un fattore fondamentale nel processo di transizione energetica in quanto capaci di definire nuovi modelli di business con vantaggi per i consumatori e proporre grandi cambiamenti nell'organizzazione e nella governance delle utility energetiche.

Le esperienze a livello europeo e mondiale sono ormai numerose – vedi la European Federation of Citizen Energy Cooperatives - ResCoop<sup>3</sup> o Som Energia in Spagna – tanto che le stime della Commissione Europea – European Commission, 2016 – suggeriscono che entro il 2030, le comunità energetiche potrebbero possedere circa il 17% della capacità eolica installata e il 21% del solare e che, con la crescente incidenza dell'autoconsumo di energia rinnovabile, entro il 2050, metà delle famiglie dell'UE potrebbe autoprodurre energia rinnovabile, con il 37% di quell'energia proveniente da comunità energetiche (Kampman, Blommerde, Afma, 2016).

Il ruolo delle comunità energetiche è destinato a crescere ulteriormente a seguito della recente evoluzione del quadro normativo. Il 14 luglio 2021, la Commissione europea ha, infatti, presentato la proposta<sup>4</sup> di aggiornamento per la Direttiva Energie Rinnovabili – RED II – portando la quota di consumi finali coperta dalle rinnovabili ad «almeno il 40%» entro il 2030.

Questa revisione rientra nel Pacchetto Clima «Fit for 55%», un maxipiano per adattare la legislazione su clima ed energia in modo da raggiungere l'obiettivo di riduzione delle emissioni del 55% entro il 2030. Con particolare riferimento al settore edilizio, l'obiettivo è di ridurre drasticamente i consumi da combustibili fossili negli edifici, ancora oggi preponderanti.

In Italia l'iter di recepimento delle due direttive europee RED II – 2018/2001 – e IEM – 2019/944 – si è concluso il 15 dicembre 2021 quando è entrato in vigore il Decreto Legislativo del 8 novembre 2021, n. 199 sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili.

Questo decreto legislativo permette di sviluppare le comunità energetiche su larga scala in quanto il limite di potenza degli impianti ammessi passa da 200 KW a 1 MW ed è stato rimosso il vincolo di connessione alla stessa cabina secondaria permettendo la costituzione di CER con membri connessi alla medesima cabina primaria.

---

:32018L2001) e Direttiva UE 2019/944 nota come Direttiva IEM ([eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019L0944&from=it](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019L0944&from=it)).

<sup>3</sup> La ResCoop o Federazione europea delle cooperative di energia rinnovabile, comprende 1.240 comunità energetiche in 11 diversi Paesi dell'Ue ([www.rescoop.eu](http://www.rescoop.eu)).

<sup>4</sup> Prima di ottenere un testo definitivo e condiviso sulla revisione della RED II la proposta dovrà affrontare un iter burocratico che si concluderà non prima del 2023-2024.

Il valore dell'istituzione delle comunità energetiche non si limita, però, al contributo dato per la riduzione delle emissioni inquinanti e la riduzione della produzione energetica da fonti fossili ma deve essere inquadrato in un contesto più ampio relativo alla riduzione della povertà energetica (Faiella e altri, 2020; Fiorini, 2021). Questo fenomeno non è infatti una problematica esclusiva dei paesi in via di sviluppo ma riguarda anche i paesi più sviluppati, proprio in relazione al processo di transizione energetica che, comportando un deciso e drastico aumento dei costi del gas e dell'elettricità, sta mettendo in grave difficoltà, ancora di più a seguito della pandemia COVID 19, sia i comparti produttivi che le famiglie. L'Unione Europea ha infatti di recente istituito l'*Energy Poverty Advisory Hub*<sup>5</sup>, per raccogliere e diffondere dati e informazioni sulle migliori pratiche attuate a livello locale e per creare un network di soggetti impegnati nella lotta a questo fenomeno.

### 3. L'esperienza italiana

In Italia a fine 2020, la quota di energia coperta da fonti rinnovabili, riferita al consumo interno lordo, non mostra saldi di crescita rilevanti, rimanendo ancorata intorno al 38 % (Agrillo e altri, 2022) e ancora lontana dal target della Unione Europea del 55% al 2030. Al fine di incentivare l'uso di fonti rinnovabili però, sempre più realtà quali imprese, istituzioni, cittadini, e territori, sono impegnate nella costituzione di nuove esperienze di autoproduzione, autoconsumo e scambio di energia. Di particolare interesse è la presenza sul territorio nazionale di 3.493 Comuni 100% elettrici, ovvero comuni dove la produzione elettrica da rinnovabili supera i fabbisogni delle famiglie residenti, e di 40 Comuni 100% rinnovabili – Legambiente, 2021 –, dove il mix delle fonti rinnovabili è in grado di coprire non solo i fabbisogni elettrici ma anche termici delle famiglie residenti. In questi territori, quindi, l'autosufficienza energetica è già realtà da tantissimi anni. Ci sono poi recenti esperienze di gestione efficiente dell'energia, sia relative ai soli edifici pubblici attraverso ad esempio la creazione di smart micro grid – come nel caso di Serrenti in provincia di Cagliari –, sia con modalità più complesse – si veda il caso del reddito energetico che, a partire dalla prima esperienza di Porto Torres, è diventato uno standard a livello nazionale attivabile attraverso un fondo approvato recentemente dal CIPE<sup>6</sup>.

Con specifico riferimento alle comunità energetiche, anche se la proprietà rimane sempre in capo al distributore, il vantaggio risiede nel poter autoconsumare l'intera produzione energetica e nel contempo di condividere il surplus, ricevendo così un benefit che consente di abbassare il costo della bolletta elettrica. Ovviamente l'obiettivo è più ampio di quello economico, perché include anche quelli sociale ed ambientale.

Nonostante gli indubbi vantaggi, la maggior parte delle comunità energetiche sono ancora in fase di progetto o di costituzione e solo due, Napoli e Magliano Alpi – TO – descritte nei paragrafi successivi, sono già operative.

#### 3.1. La Comunità Energetica e Solidale di Napoli<sup>7</sup>

San Giovanni a Teduccio era una città industriale e operaia fino al 1925. Oggi è un quartiere di Napoli di circa 25mila abitanti. Nel 1840 è stato sede delle prime officine ferroviarie – era appena stata inaugurata la prima ferrovia italiana Napoli-Portici – e delle prime centrali elettriche. La Cirio si è insediata nel 1900, seguita dalla Comanducci che produceva la banda stagnata per i barattoli dove finivano i pelati San Marzano coltivati nell'entroterra: una filiera agroindustriale completa. Poi ancora la chimica, la metallurgia, la cantieristica, la farmaceutica. Negli anni Settanta, al culmine dell'espansione industriale, a San Giovanni lavoravano circa centomila persone, operai e operaie – la Cirio occupava soprattutto donne. A partire dagli anni Ottanta, le fabbriche hanno chiuso o si sono trasferite. San Giovanni è lentamente diventato un quartiere sottoproletario con un alto livello di disoccupazione e di illegalità. Alla deindustrializzazione si sono aggiunte le conseguenze del terremoto dell'Irpinia, che si sono concretizzate in interventi di edilizia popolare caratterizzati dalla costruzione

<sup>5</sup> [energy-poverty.ec.europa.eu/index\\_en](https://energy-poverty.ec.europa.eu/index_en).

<sup>6</sup> Delibera Cipe n. 7 del 17 marzo 2020. Ad oggi non sono però stati ancora adottati i provvedimenti necessari al funzionamento del Fondo nazionale per il reddito energetico.

<sup>7</sup> Le informazioni sono state ottenute da: [www.internazionale.it/notizie/marina-forti/2021/07/12/san-giovanni-teduccio-comunita-energetica](http://www.internazionale.it/notizie/marina-forti/2021/07/12/san-giovanni-teduccio-comunita-energetica); [www.fondazioneconilsud.it/progetto-sostenuto/comunita-energetica-e-solidale-di-napoli-est](http://www.fondazioneconilsud.it/progetto-sostenuto/comunita-energetica-e-solidale-di-napoli-est); [www.comunirinnovabili.it/comunita-energetica-e-solidale-di-napoli-est](http://www.comunirinnovabili.it/comunita-energetica-e-solidale-di-napoli-est).

di grandi falansteri – il cosiddetto Bronx, due casermoni alti dieci piani e lunghi trecento metri, allineati uno dirimpetto all'altro – e la conseguente concentrazione di disagio sociale e di accentuazione delle disuguaglianze. In questa situazione di particolare fragilità socio-economica è nata una comunità energetica rinnovabile su iniziativa di Legambiente Campania, della Fondazione Famiglia di Maria, di 3E Environment-Energy-Economy, e con il contributo economico della Fondazione con il Sud, che vede attualmente coinvolte 20 famiglie con disagi sociali.

La gestazione della comunità energetica è stata complicata per diversi motivi. In primo luogo, poiché prima del recente adeguamento normativo potevano formare una comunità di produttori-consumatori le sole utenze collegate alla stessa cabina secondaria della rete elettrica, i proprietari degli immobili hanno dovuto fare una richiesta all'Enel per sapere a quale cabina fossero collegati i propri contatori. In secondo luogo, poiché la vicinanza fisica delle abitazioni non assicura la dipendenza dalla stessa cabina si è verificato che una delle figure più attive per la costituzione della comunità energetica non ha potuto entrare nell'associazione che ha contribuito a formare. In ultimo, poiché non possono far parte di una comunità energetica le associazioni del terzo settore, per ora, la fondazione Famiglia di Maria non potrà consumare l'energia prodotta sul suo tetto. L'impianto fotovoltaico, che è stato realizzato sulla copertura della Fondazione Famiglia di Maria, produce 60 mila chilowattora in un anno che possono essere autoconsumati o, tramite un sistema di accumulo, immagazzinati per poter essere venduti in rete redistribuendo il ricavato ai soci. Si prevede che l'impianto produrrà in 25 anni circa 1.500.000 kWh – equivalenti a 650 tonnellate di CO<sub>2</sub> in meno – e un risparmio che potrà arrivare fino a 300 euro a famiglia all'anno.

Per le famiglie del quartiere non sarebbe stato possibile pagare di tasca propria l'impianto fotovoltaico. Qui entra in scena la Fondazione con il Sud che, contribuendo con un finanziamento di circa 100 mila euro, ha consentito alle famiglie di non pagare nulla.

La Comunità energetica solidale di San Giovanni a Teduccio fa anche opera di «educazione al risparmio energetico» rivolte anche ai bambini, percorsi di educazione ambientale, azioni di cittadinanza attiva su come migliorare la qualità dell'abitare e del vivere e abbassare costi e consumi, e poi *info days* per le scuole superiori sulle possibilità occupazionali legate ai *green jobs*.

### 3.2. La Comunità Energetica «Energy City Hall» di Magliano Alpi<sup>8</sup>

Il 12 marzo 2021 il Comune di Magliano Alpi – 2100 abitanti – in provincia di Cuneo ha inaugurato una CER – costituita ufficialmente il 18 dicembre 2020 – con il nome di Comunità Energetica Rinnovabile Energy City Hall e avente come referente il Sindaco.

La comunità energetica ha come fonte energetica condivisa un impianto solare fotovoltaico da 20 kW, installato sul tetto del Palazzo comunale nel maggio 2020 – quindi precedentemente alla decisione di avviare la CER. L'impianto è collegato al POD del Municipio ed è finalizzato a garantire l'autosufficienza dell'edificio stesso, della biblioteca, della palestra e delle scuole comunali e a scambiare l'energia in surplus con i partecipanti al fine di soddisfare il 40% circa dei consumi elettrici, oltre ad alimentare anche una colonnina di ricarica per auto elettriche, gratuita per i soci della CER.

Il Comune ha inoltre acquistato i contatori intelligenti che, collegati a tutti i POD aderenti alla CER, monitorano e registrano i consumi di ciascuna utenza. Oltre a questo, viene adoperata la piattaforma di gestione Energy4Com per l'analisi dei flussi energetici di produzione e consumo e il management di tutti i servizi energetici. La CER si è costituita come un'associazione di diritto privato, con uno statuto che contiene i principi della comunità energetica, alla quale si aderisce pagando una quota da 25 euro. Il Comune condivide l'energia prodotta e non autoconsumata dal municipio con gli altri soci che ad oggi sono sei: quattro famiglie, uno studio tecnico e un laboratorio di falegnameria.

Grazie a un finanziamento da 19mila euro erogato dalla Fondazione cassa risparmio di Cuneo, è prevista l'installazione di un ulteriore impianto fotovoltaico da 14 kWp nella struttura dell'impianto sportivo comunale con cui si darà forma a una seconda comunità.

Come previsto dalla normativa precedente i soci sono tutti collegati alla stessa cabina secondaria di trasforma-

<sup>8</sup> Le informazioni sono state ottenute da: [cermaglianoalpi.it](http://cermaglianoalpi.it); [www.comune.maglianoalpi.cn.it/Home/Pagine-del-Comune?ID=8417](http://www.comune.maglianoalpi.cn.it/Home/Pagine-del-Comune?ID=8417); [economiecircolare.com/comunita-energetica-rinnovabile-magliano-alpi](http://economiecircolare.com/comunita-energetica-rinnovabile-magliano-alpi).

zione. Il consumo è monitorato da dispositivi elettronici che registrano il consumo di energia e comunicano le informazioni al fornitore – *smart meters* – posizionati nei punti di consegna – Pod. I dati vengono raccolti attraverso la piattaforma online Energy4com che li trasmette al GSE.

Il Comune ha anche creato un Gruppo Operativo Comunità Energetiche Rinnovabili – GO-CER – con l'obiettivo di aggregare competenze sul territorio – tecnici, progettisti, installatori e manutentori – per creare sviluppo e posti di lavoro a partire dalla Comunità Energetica. L'idea sottostante è che lo sviluppo delle CER richieda un'organizzazione in grado di seguire il progetto nella sua interezza, dallo studio di fattibilità al coinvolgimento della popolazione arrivando alla realizzazione degli impianti, senza lasciare ambiti scoperti ed assicurando un efficace project management. Il GO-CER ha come ulteriore obiettivo quello di diffondere tra i cittadini la consapevolezza dei vantaggi delle comunità energetiche e di proporre loro aziende e professionisti locali capaci di realizzarle.

Il GO-CER è quindi in grado di produrre spillover ambientali, economici e sociali sull'intero territorio nazionale e anche oltre, grazie alla sua articolazione inclusiva e flessibile. A conferma di ciò, da quando la comunità è stata avviata, Magliano Alpi ha ricevuto richieste di collaborazione da diversi Comuni, piemontesi e non. Ad aprile, inoltre, la CER di Magliano Alpi è entrata a fare parte di RESCoop, nella prospettiva di creare un mutuo scambio per sviluppare collaborazioni, ricerche e progettazioni condivise. Seguendo questa impostazione il Comune vuole ampliare la portata del progetto, attraverso la costituzione di una comunità energetica del territorio – CET – che coinvolga le comunità costituite e che si costituiranno nei Comuni limitrofi.

Rispetto al sistema classico di promozione di singoli impianti fotovoltaici diffusi sul territorio, questa esperienza evidenzia la necessità di un approccio multidisciplinare capace di realizzare installazioni molteplici e contemporanee diffuse sul territorio.

#### 4. Conclusioni

Come evidenziato dai casi analizzati, le comunità energetiche sono in grado di innescare un circolo virtuoso di vantaggi e benefici ambientali, sociali ed economici diretti, contribuendo a una crescita sostenibile e riducendo le emissioni inquinanti oltre a conseguenze ambientali e sanitarie negative, che risultano ad elevato impatto nei centri urbani. Tale potenzialità è però legata all'implementazione di fattori non solo tecnologici ma anche sociali. Far parte di una comunità energetica comporta importanti risparmi in bolletta ma necessita di un investimento iniziale per l'installazione dell'impianto fotovoltaico e quindi, a meno che non si pensi di rendere le comunità energetiche un privilegio per poche facoltose famiglie, l'innesto economico dato da un soggetto terzo – pubblico o no profit – fondamentale. Il piano nazionale di rilancio e resilienza ha destinato 2,2 miliardi di euro alle comunità energetiche da realizzare nei piccoli comuni ma ci sono ancora molti limiti legali e normativi. Il vincolo di allaccio alla medesima cabina di trasformazione primaria potrebbe essere, ad esempio, eliminato in modo da consentire la costituzione di comunità energetiche tra più Comuni e territori più vasti, cambiando la scala dei progetti e aumentando gli impatti sull'ambiente e sulle economie locali.

Un'ulteriore questione da risolvere è il superamento della diffidenza da parte della popolazione. Una possibile risposta sta nel rafforzamento dell'informazione e sensibilizzazione della società sul tema per arrivare alla creazione di enti collettivi, come ad esempio cooperative, *living lab* o associazioni di comunità. La finalità sarà quella di creare network non gerarchici supportati da un nuovo sistema socio-energetico che integri in ogni sua parte la responsabilità energetica e sappia convergere anche verso la soluzione di altre priorità comunitarie – es. servizi, agevolazioni ecc. Elemento centrale di tale processo sarà la creazione – e adeguata formazione preventiva – di nuove figure professionali sia per sostenere lo sviluppo delle comunità energetiche favorendo l'attivazione di governance ai vari livelli organizzativi già presenti in una comunità o favorendo in tal senso, la nascita di nuove parti attive, sia per stabilire i diritti e i doveri dei partecipanti, le modalità di scambio e condivisione dell'energia nonché di assicurare il rispetto di tutti gli elementi necessari per l'accesso alle forme di incentivazione previste.

Come evidenziato, oltre a limitare l'impatto sull'ambiente, le CE hanno effetti sull'economia locale creando occasioni di lavoro sul territorio e contribuendo alla sua crescita. In questa direzione il trasferimento e la diffusione della conoscenza consentono di accelerare il processo ed evitare che Comuni, cittadini e imprese non

possano beneficiare da subito dell'esperienza acquisita, e conseguentemente possano strutturare nel modo più efficace le nuove proposte di CER.

È infine auspicabile che gli aspetti della formazione delle nuove figure dei prosumer sul buon uso delle energie rinnovabili siano esplicitamente integrati in leggi e regolamenti, cosa che spesso non avviene.

Se è vero, infatti, che la diffusione delle rinnovabili dipenda non solo dalle variabili economiche ma anche da una cultura dell'energia, la cultura non può prescindere dalla formazione. E le istituzioni possono svolgere un ruolo ulteriore sostenendo la formazione e cultura energetica nei loro provvedimenti.

## Bibliografia

- Agrillo A. e altri (a cura di), *Rapporto statistico 2020. Energia da fonti rinnovabili in Italia*, GSE, 2022 ([gse.it/documenti\\_site/Documenti%20GSE/Rapporti%20statistici/Rapporto%20Statistico%20GSE%20-%20FER%202020.pdf](https://gse.it/documenti_site/Documenti%20GSE/Rapporti%20statistici/Rapporto%20Statistico%20GSE%20-%20FER%202020.pdf), ultimo accesso 25 marzo 2022).
- Armanasco F., *Le Comunità Energetiche in Italia: buone pratiche e temi di indagine*, 2021 ([www.enea.it/it/seguici/events/come-res\\_21gen2020/COMERES\\_DESK\\_ITALIANO\\_Armanasco\\_RSE.pdf](http://www.enea.it/it/seguici/events/come-res_21gen2020/COMERES_DESK_ITALIANO_Armanasco_RSE.pdf), ultimo accesso 25 marzo 2022).
- Brondizio E.S. e altri (a cura di), *Global Assessment Report on Biodiversity and Ecosystem Services of the Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services*, Bonn, Germany, IPBES secretariat, 2019 ([doi.org/10.5281/zenodo.3831673](https://doi.org/10.5281/zenodo.3831673)).
- Caramizaru A., Uihlein A., *Energy Communities: An Overview of Energy and Social Innovation*, Lussemburgo, EUR 30083 EN, Publications Office of the European Union, 2020 ([doi:10.2760/180576](https://doi.org/10.2760/180576), JRC119433).
- Cunha F.B.F. e altri, *Transitioning to a Low Carbon Society through Energy Communities: Lessons Learned from Brazil and Italy*, in «Energy Research & Social Science», 2021, 75, 101994.
- European Commission, *Staff Working Document Impact Assessment Accompanying the Document Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on the Promotion of the Use of Energy from Renewable Sources (Recast)*, 2016 ([eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52016SC0418](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52016SC0418), ultimo accesso 25 marzo 2022).
- Faiella I. e altri (a cura di), *La povertà energetica in Italia*, Secondo rapporto dell'Osservatorio Italiano sulla Povertà Energetica (OIPE), 2020.
- Fiorini A., *La povertà energetica*, in Preziosi M. e altri (a cura di), *Rapporto annuale efficienza energetica. Analisi e risultati delle politiche di efficienza energetica nel nostro paese*, ENEA, 2021, pp 144-165 ([www.energiaenergetica.enea.it/component/jdownloads/?task=download.send&id=511&catid=40&Itemid=101](http://www.energiaenergetica.enea.it/component/jdownloads/?task=download.send&id=511&catid=40&Itemid=101), ultimo accesso 25 marzo 2022).
- Heaslip E., Costello G., Lohan J., *Assessing Good-Practice Frameworks for the Development of Sustainable Energy Communities in Europe: Lessons from Denmark and Ireland*, in «Journal of Sustainable Development of Energy, Water and Environment Systems», 2016, 4, 3, pp. 307-319.
- Jones D., *Global Electricity Review 2021*, 2021 ([ember-climate.org/wp-content/uploads/2021/03/Global-Electricity-Review-2021.pdf](https://ember-climate.org/wp-content/uploads/2021/03/Global-Electricity-Review-2021.pdf)).
- Kampman B., Blommerde J., Afma M., *The Potential of Energy Citizens in the European Union*, CE Delft, 2016 ([www.foeeurope.org/sites/default/files/renewable\\_energy/2016/ce-delft-the-potential-of-energy-citizens-eu.pdf](http://www.foeeurope.org/sites/default/files/renewable_energy/2016/ce-delft-the-potential-of-energy-citizens-eu.pdf), ultimo accesso 25 marzo 2022).
- Legambiente, *Comunità rinnovabili 2021*, 2021 ([www.legambiente.it/wp-content/uploads/2020/12/studio-elemens-2020.pdf](http://www.legambiente.it/wp-content/uploads/2020/12/studio-elemens-2020.pdf), ultimo accesso 25 marzo 2022).
- Moore C. e altri, *European Electricity Review 2022*, Ember, 2022 ([ember-climate.org/app/uploads/2022/02/Report-EER.pdf](https://ember-climate.org/app/uploads/2022/02/Report-EER.pdf), ultimo accesso 25 marzo 2022).
- Moroni S. e altri, *Energy Communities in the Transition to a Low-Carbon Future: A Taxonomical Approach and Some Policy Dilemmas*, in «Journal of environmental management», 2019, 236, pp. 45-53.
- Preziosi A. e altri, *Rapporto Annuale efficienza energetica 2020*, ENEA, 2020, ([www.energiaenergetica.enea.it/component/jdownloads/?task=download.send&id=453&catid=40%20&Itemid=101](http://www.energiaenergetica.enea.it/component/jdownloads/?task=download.send&id=453&catid=40%20&Itemid=101), ultimo accesso 25 marzo 2022).
- Redl C. e altri, *The European Power Sector in 2020: Up-to-Date Analysis on the Electricity Transition*, Londra, EMBER, 2021 ([static.agora-energiewende.de/fileadmin/Projekte/2021/2020\\_01\\_EU-Annual-Review\\_2020/A-EW\\_202\\_Report\\_European-Power-Sector-2020.pdf](https://static.agora-energiewende.de/fileadmin/Projekte/2021/2020_01_EU-Annual-Review_2020/A-EW_202_Report_European-Power-Sector-2020.pdf)).





# OMB 4

**Nuovi scenari per gli assetti territoriali  
delle catene logistiche, dal globale al locale**



## Introduzione

Marcello Tadini, Giuseppe Borruso, Marco Mazzarino<sup>1</sup>

Le dinamiche relative alle catene logistiche di produzione, consumo, movimento e stoccaggio delle merci influenzano profondamente le trasformazioni e gli assetti territoriali a livello globale (Rodrigue, 2017; Rodrigue e altri, 2013; Borruso, 2011), europeo (Mazzarino, 2012), regionale e locale/urbano (Mazzarino, Rubini, 2019; Gonzalez-Feliu e altri, 2014), con ripercussioni che diventano, di fatto, anche di natura geopolitica (Ugolini, 2015; Tadini, 2019). I recenti eventi legati alla pandemia e al conflitto russo-ucraino stanno ulteriormente dimostrando, in particolare, la necessità di esaminare il grado di risposta e di resilienza alle crisi – più o meno strutturali – di tali dinamiche. Queste ultime risultano, tuttavia, differenziate sulla base di alcune dimensioni. La sessione dal titolo «Nuovi scenari per gli assetti territoriali delle catene logistiche, dal globale al locale», proposta per il XXIII Congresso Geografico Italiano, si poneva l'obiettivo di stimolare la presentazione di contributi – di natura sia analitica che progettuale – che indagassero le diverse dimensioni delle dinamiche suddette e che si proponessero come strumento di riferimento per percorsi originali di analisi nonché di supporto decisionale ai diversi *stakeholder*, sia pubblici che privati.

A consuntivo, è possibile affermare che la sessione, presentata dal Gruppo AGEI di Geografia dei Trasporti e della Logistica, ha proposto una serie di contributi originali che definiscono – su un piano globale, regionale e locale – nuovi scenari e tendenze di trasformazione e riorganizzazione spaziale mettendo in luce l'emergere di differenti ruoli territoriali determinati dall'evoluzione delle catene logistiche e dalle diverse reti di trasporto, nelle loro componenti precipue di carattere nodale e di flusso.

Più in dettaglio, si evidenzia come Zaccomer e Bressan discutano, partendo dai dati più recenti, l'evoluzione dei modelli di mobilità in un ambito regionale transfrontaliero – Friuli-Venezia Giulia – determinata dalle politiche territoriali in materia di prezzo dei carburanti.

Sul tema dei nuovi ruoli territoriali indotti dall'evoluzione delle reti di trasporto, Tadini e Borruso sviluppano l'analisi sull'evoluzione delle funzioni portuali – identificate nei ruoli di porti *gateway* piuttosto che *hub* – in rapporto alle relazioni con i territori retrostanti – *binterland* –, focalizzandosi in particolare sul ruolo delle connessioni ferroviarie in chiave intermodale. Sono presi in considerazione i casi di Trieste e di La Spezia, evidenziandone elementi di comunanza e aspetti di specificità.

Similmente, Mazzarino, Mura e Menegazzo propongono una metodologia originale per l'analisi delle caratteristiche dei flussi da e per i rispettivi retroterra di un ampio campione di porti nell'area del Sud-Est Europa, a partire dall'evidenza che, mentre risultano tradizionalmente noti i dati di natura puntuale relativi ai porti, scarsa o nulla risulta la conoscenza relativamente ai flussi – stradali e ferroviari – che caratterizzano i rapporti degli stessi con i territori retrostanti.

Il tema delle possibili nuove evoluzioni delle funzioni portuali viene ripreso da Iacuone, che presenta e discute il ruolo spaziale strategico della regione dell'Artico in funzione dello sviluppo della progettualità di uno scalo marittimo – Finnafjord Port – al servizio di un ridisegno e di una riorganizzazione delle rotte globali – e dei relativi traffici.

---

<sup>1</sup> Marcello Tadini, Università del Piemonte Orientale; Giuseppe Borruso, Università di Trieste; Marco Mazzarino, Università IUAV Venezia.

Sul fronte delle trasformazioni e riorganizzazioni spaziali delle catene logistiche, Savi sviluppa, a seguito dei nuovi fattori introdotti dalla crisi pandemica e post-pandemica, una serie di spunti utili per il disegno di nuovi scenari globali di riorganizzazione spaziale con particolare riferimento al ruolo delle piattaforme produttive. Nello stesso ambito, Brundu e Battino affrontano il tema delle nuove traiettorie di riorganizzazione spaziale delle catene logistiche e produttive focalizzandosi sui settori tipici del cosiddetto Made in Italy, delineando una tendenza strategica di transizione da scenari storici legati all'*offshoring* verso nuove configurazioni geografiche basate su strategie di *reshoring*.

## Bibliografia

- Borruso G., *Geografie di rete. Infrastrutture, regioni, città*, Bologna, Pàtron Editore, 2011.
- Gonzalez-Feliu J., Semer F., Routhier J.L. (a cura di), *Sustainable Urban Logistics: Concepts, Methods and Information Systems*, Heidelberg, Springer, 2014.
- Mazzarino M., *Strategic Scenarios of Global Logistics: What Lies Ahead for Europe?*, in «European Transport Research Review», 2012, 4, 1, pp. 1-18.
- Mazzarino M., Rubini L., *Smart Urban Planning: Evaluating Urban Logistics Performance of Innovative Solutions and Sustainable Policies in the Venice Lagoon: the Results of a Case Study*, in «Sustainability», 2019, 11, 17, 4580.
- Rodrigue J-P. (a cura di), *The Geography of Transport Systems*, Londra, Routledge, 2017.
- Rodrigue J-P., Notteboom T., Shaw J. (a cura di), *The Sage Handbook of Transport Studies*, Londra, Sage, 2013.
- Tadini M., *Scambi commerciali Cina-Europa. Scelta modale e soluzioni logistiche lungo il corridoio ferroviario euro-asiatico*, in Amato V. (a cura di), *La nuova normalità della globalizzazione. Industria, infrastrutture, conflitti*, Roma, Aracne Editrice, 2019, pp. 139-158.
- Ugolini G.M., *Per una (im)possibile centralità geopolitica del Mediterraneo*, in Marconi M., Sellari P. (a cura di), *Verso un nuovo paradigma geopolitico*, Roma, Aracne, 2015, pp. 345- 358.



## La mobilità per l'acquisto oltreconfine dei carburanti per autotrazione in Friuli-Venezia Giulia: un'analisi dei dati ufficiali dal 2012 al 2020

Gian Pietro Zaccomer, Giorgia Bressan<sup>1</sup>

### 1. Introduzione

Il fenomeno del «turismo del pieno», caratterizzante la regione del Friuli-Venezia Giulia – FVG – per la sua prossimità geografica a Slovenia ed Austria, è stato oggetto sin dagli anni Novanta di costante attenzione legislativa. Nonostante le due manovre introdotte sinora abbiano offerto concreti incentivi per promuovere il rifornimento presso i punti vendita regionali di carburante, con la pandemia di Covid-19 è riemerso con forza il problema della concorrenza internazionale nella vendita di un bene omogeneo (Zaccomer, Bressan, 2021). Questo lavoro vuole studiare l'efficienza della normativa sui carburanti vigente – LR 14/2010 – che ha sostituito la precedente – LR 47/1996 – entrata in crisi anche a causa dell'entrata della Slovenia in Unione Europea e della chiusura della Zona Franca. Dal punto di vista geografico, tale cambio di normativa si caratterizza per due aspetti: la sostanziale perdita del ruolo della distanza dal confine nella fissazione della riduzione dei prezzi alla pompa e la creazione di alcuni paradossi per cui comuni più vicini al confine si sono visti attribuire riduzioni di prezzo inferiori. In questo contributo, dopo aver illustrato la questione della competizione fra punti vendita e descritto le fonti di dati utilizzate per le analisi, si analizzano gli andamenti del venduto e dei contributi erogati per studiare gli effetti principali della seconda manovra e per concludere con alcune riflessioni sui limiti dell'attuale politica regionale.

### 2. Il quadro teorico

Il carburante è il risultato di un processo produttivo standardizzato e il prodotto che esce dalle diverse raffinerie è sostanzialmente omogeneo in termini fisici e chimici. Diventa un bene distinguibile agli occhi del consumatore finale solo nella fase di commercializzazione, essendo venduto in punti vendita che si contraddistinguono principalmente gli uni dagli altri per la loro posizione rispetto alla rete stradale.

A partire dal celebre lavoro *Stability in Competition* del 1929 di Hotelling, c'è stato un crescente interesse su come la geografia sia in grado di differenziare beni identici (Tirole, 1988). Nel caso del *brick-and-mortar business* i consumatori devono raggiungere una struttura fisica per effettuare un acquisto, sostenendo costi di trasporto per selezionare e comprare un bene. Se l'articolo da acquistare non si differenzia nel mercato per qualità e prezzo di vendita, la sola vicinanza tra un punto vendita e la posizione del cliente rende un prodotto più conveniente di altri. Poiché i costi di trasporto influiscono sulle decisioni dei consumatori, i rivenditori devono tenere conto della spazialità della domanda nelle loro strategie commerciali. Come sottolineato in Netz e Taylor (2002), le aziende che vendono un prodotto omogeneo devono affrontare incentivi opposti: condizioni

---

<sup>1</sup> Università di Udine. Il lavoro è frutto dell'impegno comune dei due autori che hanno scritto congiuntamente l'Introduzione. La stesura finale del paragrafo 2 va attribuita a Giorgia Bressan, mentre gli altri paragrafi a Gian Pietro Zaccomer.

di mercato favorevoli, come alte densità abitative, li incoraggiano a posizionare i loro negozi vicino ai concorrenti, determinando un'alta densità di strutture in vicinanza e forte concorrenza sui prezzi; d'altro canto, i rivenditori possono isolarsi dalla concorrenza posizionandosi più lontano dai negozi esistenti e applicando prezzi più elevati.

Dato che il carburante è sostanzialmente un bene omogeneo, il mercato della vendita al dettaglio di questo bene viene spesso utilizzato come contesto in cui testare il modello di concorrenza spaziale. La competizione tra punti vendita vicini è possibile in questo settore perché i rivenditori che lavorano nella stessa area geografica hanno caratteristiche di fornitura simili. Infatti, in uno stesso contesto geografico il prezzo all'ingrosso del carburante e il prezzo del lavoro sono, in generale, simili (Shepard, 1991), così come le spese logistiche (Shepard, 1993).

Nonostante la centralità della distanza da altri punti vendita e delle caratteristiche demografiche dei luoghi, nel mondo reale, le strategie dell'impresa distributiva implicano la considerazione di altri fattori. In generale, la localizzazione di una nuova struttura di vendita dipende da elementi quali volume di traffico, velocità nell'arco stradale, visibilità del negozio e presenza nelle vicinanze di centri commerciali. Inoltre, una localizzazione potrebbe essere considerata favorevole perché consente al proprietario della rete di raggiungere economie di scala nella fase di distribuzione o consentire un miglior controllo di una certa area di mercato.

Dal lato del consumatore è opportuno osservare che, anche se le stazioni di servizio potrebbero distinguersi sostanzialmente tra loro per marchi, numero di pompe, disponibilità di prodotti e servizi diversi dalla benzina, ad esempio, difficilmente gli automobilisti distolgono l'attenzione dall'aspetto monetario del rifornimento. Quest'ultimo comprende il prezzo per litro di carburante e il costo opportunità per raggiungere una specifica stazione di servizio. I consumatori attribuiscono un valore alla distanza che devono percorrere per raggiungere la stazione di servizio. Non si tratta solo di sostenere costi di trasporto, ma anche di utilizzare una risorsa scarsa, cioè il tempo, per raggiungere il punto vendita. Altra caratteristica è che i prezzi sono generalmente affissi su grandi cartelloni visibili dalla strada: l'automobilista può confrontarli a costo zero mentre raggiunge una destinazione e acquistare carburante lungo il percorso. I clienti sono in linea di principio liberi di fare rifornimento in qualsiasi punto vendita desiderino, ma dato che il raggiungimento del posto di lavoro è la principale motivazione per spostarsi, è probabile che la concorrenza tra le strutture si ripercuota su località collegate dai flussi di pendolarismo: il costo del viaggio è attribuito al raggiungimento del posto di lavoro e le strutture in questi percorsi di guida molto frequentati tendono a essere caratterizzate per convergenza dei prezzi (Houde, 2012).

La presenza di un confine terrestre internazionale porta inevitabilmente alla creazione di differenti mercati (Bressan, 2017). Dal lato del cliente residente nella fascia confinaria ci può essere una forte consapevolezza nella convenienza al rifornimento all'estero, a prescindere dal fatto che i suoi spostamenti quotidiani implicano o meno l'attraversamento del confine. Dal lato dell'offerta, non si può parlare di condizioni di mercato simili, principalmente perché la componente del prezzo data dalla tassazione varia da stato a stato.

In questo contesto risulta rilevante studiare le regioni transfrontaliere come quella del FVG. Una storica rilevante differenza nella tassazione del carburante fra Italia e Slovenia determina, senza contromisure, l'incentivo per le popolazioni residenti nelle fasce di confine di acquistare carburante nei punti vendita stranieri, i quali risultano strategicamente localizzati in prossimità del confine per sfruttare i volumi di traffico in uscita dall'Italia – fig. 1.

Di fronte a questa situazione di mercato le autorità regionali, in seguito a concessioni statali, hanno proposto degli interventi volti a favorire l'acquisto nel mercato regionale. Acquisti all'estero determinano in primo luogo una perdita di gettito fiscale, che, in un contesto di libertà di movimento fra stati, si può recuperare solo se l'acquisto di carburante nei punti vendita regionali diventa di nuovo conveniente per la domanda locale. Segue un'analisi inedita, basata su dati ufficiali, degli effetti in termini di venduto e contributi erogati della politica regionale in vigore nel periodo 2012-2020. Caratteristica saliente della seconda manovra è che la regione offre un contributo all'acquisto di carburante all'automobilista regionale in base al suo comune di residenza. Il valore non dipende dalla distanza dal confine sloveno del comune del beneficiario, come nella prima manovra, ma dall'afferenza del comune ad una delle due aree di contribuzione, l'Area 1 a contributo maggiorato e l'Area 2 a contributo ordinario, le cui definizioni si basano su criteri normativi.

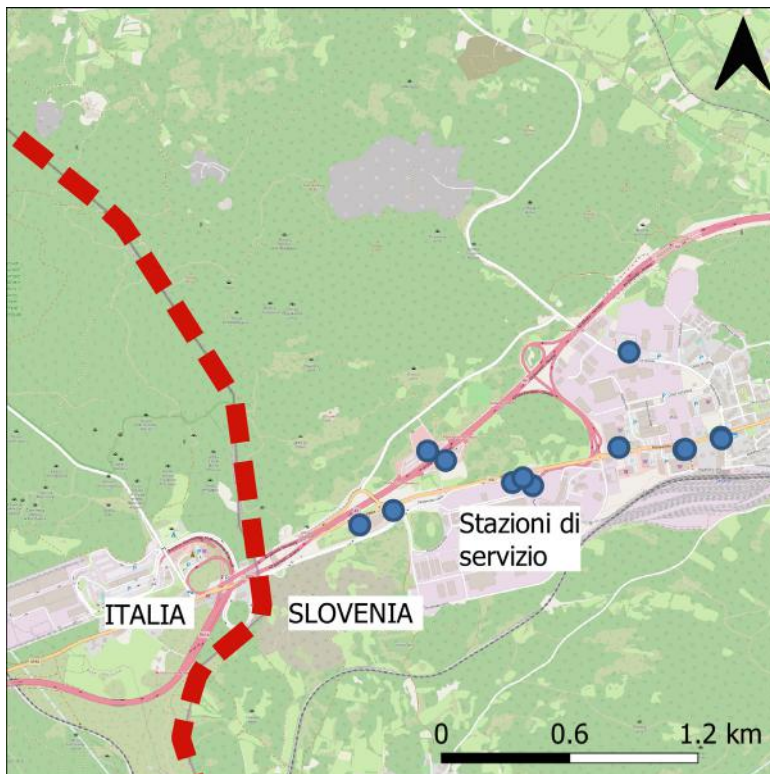


Figura 1. Localizzazione dei punti vendita sloveni presso la località di Sezana. Fonte: elaborazione a cura degli autori © OpenStreetMap contributors.

### 3. L'analisi delle relazioni d'esercizio

L'analisi quantitativa proposta presuppone la conoscenza degli studi preliminari e dell'evoluzione delle due manovre sui carburanti poste in essere dal legislatore regionale del FVG che hanno iniziato a produrre i loro effetti a partire da aprile 1997 e da novembre 2011 (Zaccomer, 2011, 2012). Più recentemente è stato proposto un lavoro che ha evidenziato gli attori coinvolti nelle due manovre, con le loro relazioni e *feedback*, che ha cercato anche di fare un primo approfondimento sugli effetti della pandemia (Zaccomer, Bressan, 2021). Per quest'ultimo lavoro si è fatto uso dei dati, su scala provinciale, del Ministero dello Sviluppo Economico dei generici quantitativi venduti. In questo contributo, invece, si utilizzano i dati ufficiali della Reg. Aut. FVG – divenuti nel frattempo disponibili – che offrono la possibilità di identificare i quantitativi comprati degli automobilistici regionali in riferimento alle due aree di contribuzione.

La questione della fonte dei dati è, come per ogni indagine quantitativa, fondamentale per cui, prima di procedere all'illustrazione dei risultati principali ottenuti dall'analisi delle serie storiche, sembra assolutamente necessario soffermarsi sulle caratteristiche di quelli forniti dall'amministrazione regionale.

#### 3.1. Clausola valutativa e costruzione del dataset

Per il reperimento dei dati oggetto di analisi di questo lavoro, cruciale è stato il ruolo della *clausola valutativa* inserita nell'art. 18 della LR 14/2010 che prevede che, entro il mese di giugno di ogni anno, la Giunta Regionale presenti al Consiglio Regionale una *relazione d'esercizio* relativa all'anno precedente. L'articolo indica in modo dettagliato quale dovrà essere la sua struttura e quali dovranno essere i suoi contenuti informativi: la prima richiesta riguarda l'andamento mensile del *venduto*, ossia dei consumi di carburante per autotrazione distinti per benzina *super senza piombo* SSP e gasolio, così pure si classificano i venduti a *prezzo pieno* e a *prezzo ridotto*, questi ultimi suddivisi per classe ambientale di appartenenza dei veicoli che hanno goduto della contribuzione. Rispetto a tale richiesta, le relazioni d'esercizio presentano le quantità vendute, distinte per area di contribuzione, ma non forniscono alcuna disaggregazione dei dati per classe ambientale dal veicolo poiché, se nella relazione riferita all'anno di esercizio 2013 si faceva presente che il 75% degli identificativi – ossia delle Carte dei Servizi

– non contenevano la classe ecologica del veicolo di riferimento, nelle relazioni successive fino all'esercizio 2020 si è continuato ad affermare che l'inserimento della classe ecologica è ancora in corso.

La seconda richiesta della clausola riguarda l'ammontare dei *contributi erogati* per l'acquisto di carburanti a prezzo ridotto rispetto alle sole carte attive e la distribuzione dei loro beneficiari sia per classi di rifornimento, sia per classi di contribuzione. Rispetto a tale richiesta, le relazioni d'esercizio hanno fornito i dati mensili dei contributi, sempre suddivisi per tipologia di carburante e per area. Per quanto riguarda invece l'informazione inerente gli identificativi, in ogni relazione viene fornito unicamente il numero beneficiari annuale, non soltanto per tipologia di carburanti e per area di contribuzione ma anche per il dettaglio provinciale, mentre non è mai stata resa disponibile la loro distribuzione per classi<sup>2</sup>.

Di fatto, l'informazione quantitativa termina qui poiché la terza richiesta della clausola riguardava la mobilità ecologica individuale poiché la stessa LR 14/2010 prevedeva anche un incentivo per l'acquisto di veicoli a emissione zero, o ibridi a emissioni ridotte. Tale sistema di incentivi è cessato alla fine del 2012 per cui tale punto è completamente assente dalle relazioni analizzate.

L'ultima richiesta della clausola valutativa è relativa alla *criticità* di applicazione della legge emerse durante l'anno di esercizio. Tali criticità sono state interpretate esclusivamente in senso «normativo» seguendo gli avanzamenti e la risoluzione dei ricorsi pendenti contro di essa presso la Corte costituzionale italiana e la Corte di Giustizia europea. Questo implica che per tutte le questioni economiche, come quelle relative alle fluttuazioni dei prezzi di mercato e agli effetti della pandemia, non viene fornita alcuna analisi.

Infine, per quanto riguarda l'effettiva costruzione del *dataset*, va segnalato che tutti i dati contenuti nelle relazioni d'esercizio disponibili in formato testuale sono stati trasferiti su foglio elettronico e sottoposti, per quanto possibile, a verifiche di congruità numerica<sup>3</sup>. Le serie composte risultano limitate dal fatto che le relazioni per gli anni 2012 e il 2014 non sono state pubblicate sul BUR, ma dalle Note istruttorie approntate per la discussione collegiale è stato comunque possibile ricavare i dati annuali, ma non quelli mensili, sia del venduto sia dei contributi per singola area di contribuzione<sup>4</sup>. Per questo le serie storiche annuali sono risultate complete per gli anni 2012-2020, a differenza di quelle mensili limitate al periodo più recente 2015-2020.

### 3.2. L'analisi del venduto e dei contributi erogati

L'analisi portata a termine sui dati delle relazioni d'esercizio è stata piuttosto ampia e articolata, ma qui è possibile concentrare l'attenzione solo sui principali risultati riguardanti i primi due quesiti specifici della clausola valutativa. Le serie annuali sono state riportate in figura 2. Dai grafici è possibile notare come gli andamenti risultano differenziati soprattutto per tipologia di carburante: in generale si assiste ad una progressiva diminuzione delle quantità vendute di benzina SSP a favore del gasolio per autotrazione. In realtà, tale «sostituzione» è un fenomeno già riscontrato ai tempi della precedente manovra, almeno a partire dal 2002, ossia dall'anno di inizio erogazione del gasolio a prezzo ridotto<sup>5</sup>. Per quanto riguarda la benzina la riduzione riguarda esclusivamente quella a prezzo ridotto per entrambe le aree di contribuzioni, mentre risulta in aumento quella a prezzo pieno: nell'area di sconto maggiorato si passa dai circa 101,7 milioni di litri venduti – mlv – nel 2012 ai 64,5 nel 2020 con una riduzione del 36,6%; nell'area di sconto ordinario invece si passa dai 90,2 ai 54,6 mlv con

<sup>2</sup> Per quanto riguarda le classi di contribuzione, ad integrazione delle relazioni d'esercizio 2019 e 2020, tali dati sono stati forniti durante la seduta del Comitato per la legislazione, il controllo e la valutazione del 22 giugno 2021 – All. 3 al verbale. Secondo tali informazioni, quasi la metà dei beneficiari del 2020 – il 48% – gode di un beneficio inferiore ai 50 euro – il 79,2% inferiore ai 100 euro –, mentre solo il 3,2% gode di un contributo uguale o superiore ai 200 euro.

<sup>3</sup> Tutte le relazioni d'esercizio vengono rese ufficiali attraverso il *Bollettino Ufficiale Regionale* – BUR – della Reg. Aut. FVG. Più precisamente, la relazione d'esercizio dell'anno 2013 è stata pubblicata nel BUR n. 51 del 17 dicembre 2014, quella del 2015 nel BUR n. 12 del 23 marzo 2016, quella del 2016 nel BUR n. 28 del 12 luglio 2017, quella del 2017 nel BUR n. 29 del 18 luglio 2018, quella del 2018 nel BUR n. 44 del 30 ottobre 2019, quella del 2019 nel BUR n. 53 del 30 dicembre 2020, e, infine, quella del 2020 nel BUR n. 21 del 26 maggio 2021.

<sup>4</sup> Ai sensi della clausola valutativa sono disponibili in rete, anche se in maniera discontinua, la Nota istruttoria del marzo 2016 sulle relazioni d'esercizio degli anni 2013 e 2015, la Nota del novembre 2017 sulla relazione d'esercizio 2016, la Nota del marzo 2021 sulla relazione d'esercizio 2019 e, infine, quella del giugno 2021 per la relazione d'esercizio 2020. Tali note, con i relativi pareri, possono essere reperite nella pagina dedicata al Controllo e valutazione delle politiche pubbliche del Consiglio Regionale all'indirizzo [www.consiglio.regione.fvg.it/cms/attivita/valutazione/Relazioni-informative/LR-2010-14.html](http://www.consiglio.regione.fvg.it/cms/attivita/valutazione/Relazioni-informative/LR-2010-14.html).

<sup>5</sup> Si veda Zaccomer (2011), pp. 64-65 e il grafico a p. 3 della Nota istruttoria del novembre 2017.

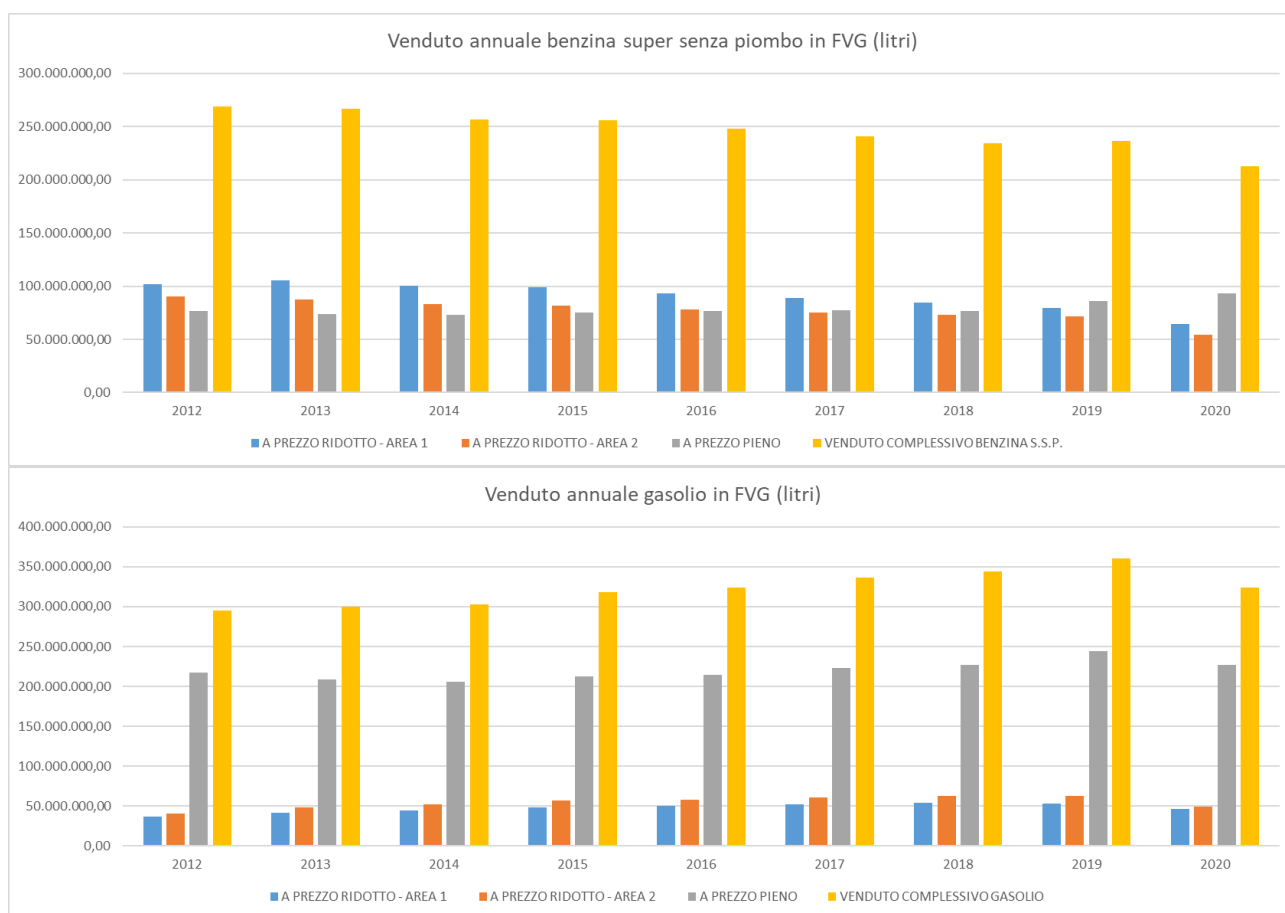


Figura 2. Quantità vendute a prezzo pieno e ridotto per area di contribuzione dal 2012 al 2020. Fonte: elaborazioni degli autori su dati Reg. Aut. FVG.

una riduzione del 39,5%; il totale del venduto a prezzo pieno aumenta invece dai 76,7 ai 93,5 mlv, ossia del 21,9%. Nel complesso se nel 2012 si vendevano circa 268,7 mlv, nel 2020 ne sono stati venduti appena 212,6 per una contrazione complessiva del 20,9%. Al contrario, il gasolio vede una sua continua crescita tranne per la battuta d'arresto causata della pandemia del 2020. In questo caso gli andamenti delle tre serie sono tutti crescenti portando il venduto totale dai 295,1 mlv del 2012 ai 323,8 del 2020 con un aumento complessivo del 9,7%. La variazione negativa legata al primo anno della pandemia ha comportato una riduzione complessiva del 10,2% rispetto al venduto del 2019 – quando si sono venduti ben 360,6 mlv – soprattutto nell'area di contributo ordinario dove si è registrata una riduzione molto più consistente pari al 20,8%.

Passando ai dati mensili, al di là degli effetti stagionali, l'aspetto più interessante è che è finalmente possibile misurare gli effetti del primo *lockdown* sulla vendita di carburanti in FVG. I dati mostrano un crollo nel periodo di marzo-maggio 2020, in particolare nel mese di aprile. Visto che in questo caso mancano i dati per gli anni 2012 e 2014, si è deciso di costruire le serie dei numeri indice con base 2013 per il periodo 2015-20 riportate in figura 3.

I risultati ottenuti non lasciano grossi dubbi poiché, se dal punto di vista grafico è evidente il crollo dell'anno 2020, dal punto di vista numerico la perdita complessiva per la benzina SSP si attesta sul 73%, ma risulta ancora più elevata nell'area di contribuzione ordinaria pari all'81,6% e in quella di contribuzione maggiorata al 79,6%. Il crollo delle quantità a prezzo intero è più limitato, poiché in questa voce vengono ricompresi anche i consumi dei veicoli industriali e commerciali, pari al 53,5%. Per quanto riguarda il gasolio le contrazioni sono più contenute, ma seguono lo stesso ordine di quello dei carburanti: quella complessiva è pari al 54,9%; quella dell'Area 2 al 70,6% mentre quella dell'Area 1 al 62%; infine, la diminuzione delle quantità a prezzo intero è pari al 49,9%. In parte, come spiegato in Zacommer e Bressan (2021), le riduzioni osservate nell'area di contribuzione maggiorata sono state mitigate dalle maggiori vendite di carburanti registrate nelle province



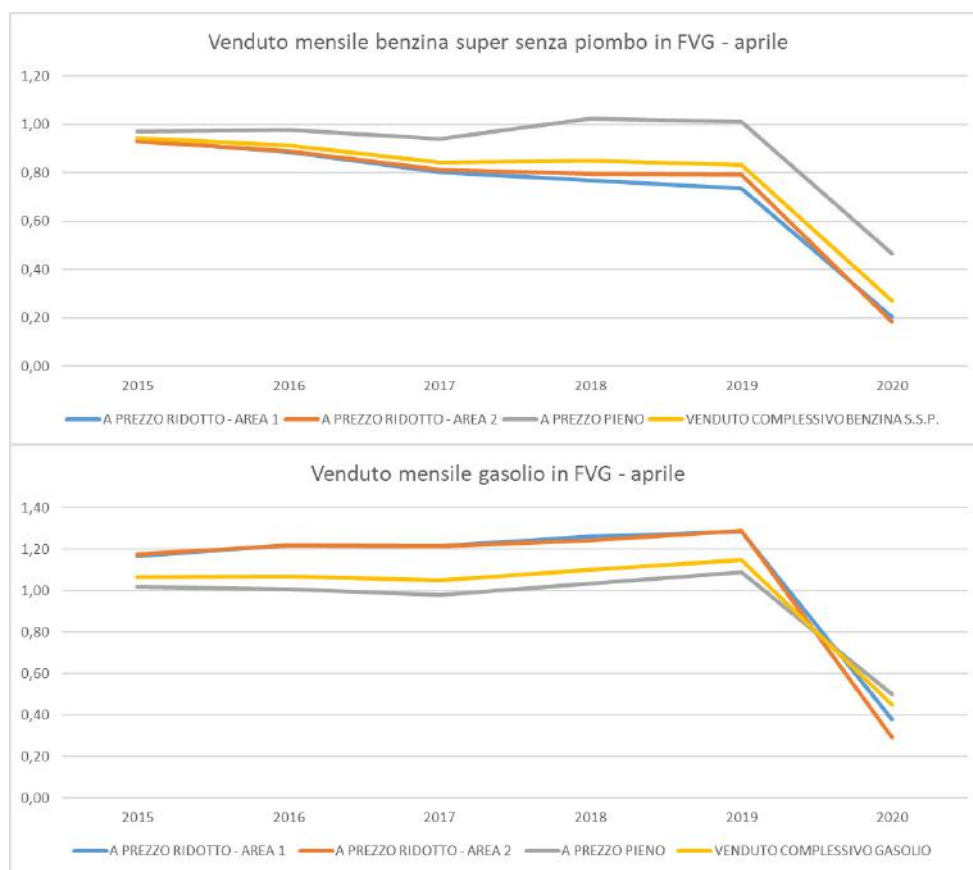


Figura 3. Quantità vendute nei mesi di aprile 2015-20 (numeri indice base 2013=1). Fonte: elaborazioni degli autori su dati Reg. Aut. FVG.

di Gorizia e Trieste dove, per effetto della chiusura dei confini con la Slovenia, gli automobilisti sono tornati a rifornirsi in Italia andando anche ad intasare gli uffici della competente Camera di Commercio per riattivare le Carte scadute o richiederne delle nuove: se l'incremento regionale complessivo degli identificativi tra il 2019 e il 2020 è del solo 4,3%, quello relativo ai soli comuni delle provincie di Trieste e Gorizia in Area 1 raggiunge il 10% – 7,1% per la benzina SSP e ben il 21% per il gasolio.

L'ultimo aspetto su cui qui si vuole indagare è quello dei contributi erogati. L'analisi delle serie storiche mette in evidenza una progressiva diminuzione, ma la riduzione annua più drastica è legata alla pandemia. Infatti, dai 44,7 milioni di euro erogati complessivamente nel 2013 si passa ai quasi 40 nel 2019, con una riduzione del 4,8%. Una perdita simile – 4,4% – si ottiene per effetto della pandemia quando nel 2020 sono stati erogati solo 35,5 milioni di euro. La perdita di efficienza della manovra si nasconde nelle pieghe della diminuzione del 20,6% dei contributi erogati dal 2013 al 2020, anche se come visto in precedenza il problema è soprattutto la benzina SSP. Alle stesse conclusioni si arriva calcolando i contributi pro capite: se in totale nel 2013 si erogavano in media 64,24 euro annui, nel 2020 sono stati erogati solamente 51,35 euro, cioè il 20,1% in meno. Le maggiori contrazioni si sono ottenute, a parità di riferimenti temporali, per la benzina in Area 2 pari al 31,5% mentre in Area 1 al 22,9%.

#### 4. Considerazioni finali

L'analisi complessiva dei bilanci d'esercizio ha messo in rilievo una perdita di efficienza della manovra relativa alla LR 14/2010 nel periodo 2012-20. Di fronte al drastico calo delle vendite regionali di carburante del 2020, l'amministrazione regionale poteva rispondere solo aumentando la contribuzione dell'Area 1 soprattutto per

tamponare l'afflusso degli automobilisti della fascia confinaria in quanto la spada di Damocle costituita dal ricorso presso la Corte di Giustizia europea non lasciava intravedere la possibilità di un aggiornamento o di un cambio di normativa. La sentenza dell'inizio 2021 a favore del FVG ha immediatamente riaperto questa possibilità e, a leggere le comunicazioni dell'assessore competente in sede consiliare, per redigere la nuova legge – che potrebbe venire alla luce già alla fine del 2021 –, è già iniziata la fase di ascolto degli *stakeholder* coinvolti. Ad ogni modo, l'amministrazione regionale ha già individuato tre possibili linee di intervento a partire dalla ridefinizione dei beneficiari che hanno diritto ai contributi regionali e del loro ammontare, fino alla ripermetrazione territoriale delle aree prevedendo anche la possibilità di un'area confinaria a contributo maggiorato. Ulteriore aspetto, legato alla Carta dei Servizi, consisterebbe in una sua dematerializzazione nonché l'ipotesi di adottare una soluzione tecnica per cui sia possibile fare rifornimento a prezzo ridotto anche in assenza dell'operatore alla pompa.

In attesa dell'entrata in vigore di questa nuova legge, il Consiglio regionale, attraverso LR n. 6 del 14 maggio 2021, art. 157, ha già introdotto un nuovo criterio aggiuntivo per l'individuazione dell'Area 1. Tale criterio, identico a quello adottato dalla Prov. Aut. di Bolzano per l'individuazione della sua Zona 1, ha esteso i contributi di tale area a tutti i comuni entro una distanza di 10 chilometri dai confini di Stato. Se dal punto di vista politico questo provvedimento era atteso per risolvere il paradosso dei quattro comuni del goriziano – Farra d'Isonzo, Gradisca d'Isonzo, Mariano del Friuli e Moraro – che, seppur molto vicini al confine sloveno, non rientravano nell'area di contributo maggiorato, dal punto di vista geografico si tratta di parziale ritorno alla centralità della distanza comune-confine che era stato abbandonato proprio dalla LR 14/2010.

Vi sono altre questioni che non sono state approfondite nell'articolo, come la penetrazione dei veicoli elettrici nel mercato regionale e le nuove forme di connettività fra regioni confinarie – come i treni elettrici per il miglioramento dei collegamenti transfrontalieri –, che portano di per sé a minori acquisti di carburante. Ad ogni modo, la longevità della manovra – e la previsione di pervenire ad una terza legge – testimonia come la mobilità verso l'estero per l'acquisto del carburante sia un problema strutturale per questa regione di confine. Finché la svolta *green* in corso in Europa non sarà veramente in grado di incidere su una sostanziale variazione del parco automobilistico, la prossimità ad un confine internazionale terrestre aperto rimarrà una problematica da affrontare per il legislatore regionale, e da qui segue la necessità di approfondire, facendo ricorso ad una solida base quantitativa, gli effetti delle misure in corso.

## Bibliografia

- Bressan G., *Power, Mobility and the Economic Vulnerability of Borderlands*, in «Journal of Borderlands Studies», 2017, 32, 3, pp. 361-377.
- Houde J.F., *Spatial Differentiation and Vertical Mergers. Retail Markets for Gasoline*, in «American Economic Review», 2012, 102, 5, pp. 2147-2182.
- Netz J.S., Taylor B.A., *Maximum or Minimum Differentiation? Location Patterns of Retail Outlets*, in «The Review of Economics and Statistics», 2002, 84, 1, pp. 162-175.
- Shepard A., *Price Discrimination and Retail Configuration*, in «Journal of Political Economy», 1991, 99, 1, pp. 30-53.
- Shepard A., *Contractual Form, Retail Price, and Asset Characteristics in Gasoline Retailing*, in «RAND Journal of Economics», 1993, 24, 1, pp. 58-77.
- Tirole J., *The Theory of Industrial Organization*, Cambridge, The MIT Press, 1988.
- Zaccomer G.P., *Carburanti, statistiche e prezzi. Esperienze di ricerca legate alla manovra di riduzione dei prezzi delle benzine e del gasolio per autotrazione in Friuli-Venezia Giulia*, Udine, Forum, 2011.
- Zaccomer G.P., *La manovra di riduzione dei prezzi dei carburanti in Friuli-Venezia Giulia: un quadro di sintesi dal 1997 al 2012*, in «Rivista di Economia e Statistica del Territorio», 2012, 2, pp. 34-59.
- Zaccomer G.P., Bressan G., *Le manovre di riduzione dei prezzi dei carburanti in Friuli-Venezia Giulia tra feedback passati e futuri. Considerazioni all'epoca della pandemia di Covid-19*, in Dini F. e altri (a cura di), *Oltre la globalizzazione – Feedback*, Firenze, Società di Studi Geografici, Memorie Geografiche, 2021, 19, pp. 83-89.

## Porti *gateway* italiani e connessioni ferroviarie: i casi di La Spezia e Trieste

Marcello Tadini, Giuseppe Borruso<sup>1</sup>

### 1. Introduzione

La ricerca geografica ha da tempo suggerito l'analisi della stretta interazione tra porto e spazi retrostanti come chiave di lettura necessaria per interpretare correttamente le dinamiche di sviluppo portuale. Tale suggerimento ha ripreso una valenza particolarmente significativa nel contesto più recente. Si assiste, infatti, all'insorgenza di due fenomeni. Da un lato è venuta meno la netta dicotomia tra porti *hub* e *gateway*, con una riduzione dell'importanza attribuita alla pura movimentazione delle merci. Dall'altro lato si è assistito, invece, a un rinnovato interesse per le connessioni terrestri e quindi le funzioni di cerniera, richiamando logiche per cui i porti più competitivi sono quelli dotati di un'articolata ed efficiente rete di collegamenti interni. Questa attenzione richiede un approfondimento sull'intermodalità portuale e sulle reciproche interazioni con i territori serviti dallo scalo. Il contributo è focalizzato sull'intermodalità ferroviaria per la movimentazione container, riconoscendo il porto *gateway* come nodo strategico la cui competitività dipende in misura crescente da soluzioni di trasporto intermodale sostenibile da e verso il retroterra. Dopo aver evidenziato le caratteristiche distintive dei porti *gateway* e la loro precipua funzione, si sofferma l'attenzione sui principali porti italiani che svolgono questo ruolo. In particolare, si tratta del porto di La Spezia e di quello di Trieste in ragione della loro propensione per il traffico intermodale ferroviario nei rapporti con il retroterra.

### 2. Porti *gateway* e relazioni con il retroterra

In tema di strutture portuali e di rapporti intrattenuti con il versante terrestre, Vigarié (1979) ideò il modello del cosiddetto «trittico portuale» al fine di rappresentare le relazioni spaziali tra ambito marittimo, scalo portuale e spazio continentale. Quest'ultimo è spesso indicato come il mercato effettivo o l'ambito geo-economico in cui il porto vende i suoi servizi (Slack, 1993).

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 è localizzato.

Riprendendo Bird (1980), Vallega (1984) sottolinea come sia possibile mettere in evidenza la natura della funzione che può assumere il porto per la regione costiera 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, 1997).

<sup>1</sup> Marcello Tadini, Università del Piemonte Orientale; Giuseppe Borruso, Università di Trieste. Il contributo è frutto del lavoro congiunto dei due autori; tuttavia, a Marcello Tadini vanno attribuiti i paragrafi 1, 2 e 3, a Giuseppe Borruso i paragrafi 4, 5 e 6.

Il progressivo affermarsi della containerizzazione ha modificato l'interpretazione spaziale del porto che è diventato un nodo intermodale strategico nella rete globale di trasporto (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*. 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). Gli scali *gateway*, invece, definibili anche come *hinterland oriented port* (Ridolfi, 1999), sono caratterizzati da un articolato e complesso sistema di relazioni con il contesto terrestre.

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; van Klink, 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, 2013). I confini del retroterra variano in funzione delle merci, delle dinamiche del mercato globale e, soprattutto, del grado di infrastrutturazione (Slack, 2002).

### 3. I porti *gateway* italiani e il caso di La Spezia

In Italia si contano oggi una ventina di porti che svolgono funzioni *gateway*; la lettura geografica della recente evoluzione dei traffici evidenzia una particolare struttura territoriale e una tendenza alla concentrazione di queste attività.

Utilizzando un approccio basato sulle regioni portuali, individuate sulla base della prossimità geografica e delle complementarità funzionali, è possibile identificare sistemi di porti *gateway* (Vallega, 1997; Sellari, 2013). In particolare l'Italia è caratterizzata da due regioni *gateway* multi-portuali: la prima denominata «Ligurian Range» e formata dagli scali situati nel lungo la costa tirrenica settentrionale – Savona, Genova, La Spezia, Marina di Carrara e Livorno –; la seconda denominata «North Adriatic» costituita dai porti localizzati nella porzione nord dell'Adriatico – Koper, Trieste, Monfalcone, Venezia e Ravenna – (Notteboom, 2010).

A livello nazionale in particolare emerge l'importanza del Ligurian Range che ha rappresentato il 60% del traffico *gateway* nazionale negli ultimi cinque anni – fig. 1.

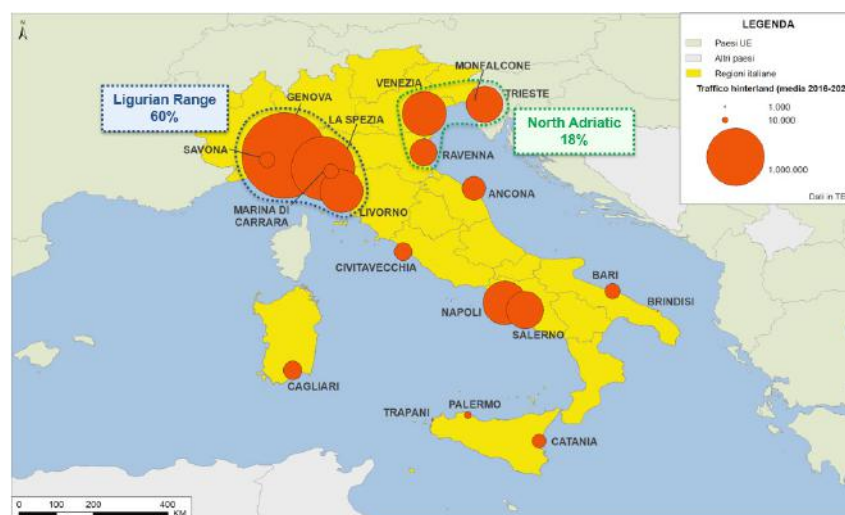


Figura 1. Il traffico container – trasbordo escluso – nei porti *gateway* italiani. Fonte: elaborazione degli autori su dati Assoport.

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).

La figura 1 evidenzia altresì il ruolo del porto di La Spezia come secondo scalo *gateway* nazionale dopo Genova – 18% del traffico italiano nel periodo 2016-2020. Per questo motivo il caso spezzino risulta un interessante ambito di indagine, considerando in primo luogo la sua spiccata specializzazione nel traffico containerizzato che nell'ultimo ventennio ha infatti rappresentato in media il 75% della movimentazione totale dello scalo.

Inoltre, questa specializzazione, basata prevalentemente sul traffico *hinterland* – in media l'88,5% del totale tra il 2001 e il 2020, a fronte di movimentazioni di *transshipment* pari all'11,5% –, ha portato allo sviluppo di una significativa propensione all'intermodalità ferroviaria nelle connessioni con il retroterra.

A questo proposito, la quota di trasporto ferroviario sul totale dei container *hinterland* gestiti in porto è stata significativa dal 2001 fino al 2008 – compresa tra il 26 e il 32% –, considerando un ammontare della movimentazione portuale media pari a circa 920.000 TEU. L'impatto della crisi globale del 2009 ha determinato una forte riduzione del ricorso al trasporto ferroviario – 20,8% nel 2010 –, mentre 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 milioni 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 (Tadini, 2021).

Il consistente ricorso all'intermodale ferroviario è stato possibile anche grazie alle attività del retroporto di Santo Stefano Magra, che svolge funzioni di area logistica a servizio del porto. Lungo le tratte che collegano i tre scali di riferimento del porto – Marittima, Migliarina e Santo Stefano Magra –, la gestione delle manovre ferroviarie merci è unica, con evidenti effetti positivi sull'efficienza della movimentazione.

I dati sopra illustrati dimostrano la consistenza dell'effettivo ricorso al combinato marittimo-ferroviario per il trasferimento dei contenitori. Si è ritenuto utile procedere ad esaminare più in dettaglio la geografia delle connessioni ferroviarie, valutandone direttrici principali, origini/destinazioni e intensità. Ciò consente 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 nazionale.

I collegamenti con i terminali intermodali del nord e centro Italia erano otto nel 2011 e sono diventati dieci nel 2020, segnale di un rafforzamento del rapporto con il retroterra. L'analisi delle frequenze settimanali – in arrivo e in partenza dal porto – con gli *inland terminal* consente interessanti osservazioni. Come si evince dalla tabella 1, le connessioni ferroviarie si articolano lungo tre direttrici: la Pontremolese è quella maggiormente trafficata, seguita da quella ligure – via Genova – e dal corridoio Tirreno-Brennero. 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.

Tabella 1. Le relazioni ferroviarie tra il porto di La Spezia e i terminali interni – treni/settimana. Fonte: elaborazione dell'autore su dati ASPMLO – riferiti al 2020.

|                        | Via Pontremoli | Via Genova | Via Pisa | Totale |
|------------------------|----------------|------------|----------|--------|
| <b>Prato</b>           | -              | -          | 4        | 4      |
| <b>Bologna</b>         | -              | -          | 12       | 12     |
| <b>Dinazzano</b>       | 27             | -          | -        | 27     |
| <b>Rubiera</b>         | 20             | -          | 18       | 38     |
| <b>Padova</b>          | 21             | 6          | 5        | 32     |
| <b>Verona</b>          | -              | -          | 12       | 12     |
| <b>Melzo</b>           | 14             | 21         | -        | 35     |
| <b>Milano</b>          | -              | 10         | -        | 10     |
| <b>Vittuone</b>        | -              | 6          | -        | 6      |
| <b>Rivalta Scrivia</b> | -              | 10         | -        | 10     |
| <b>Totale</b>          | 82             | 53         | 51       | 186    |



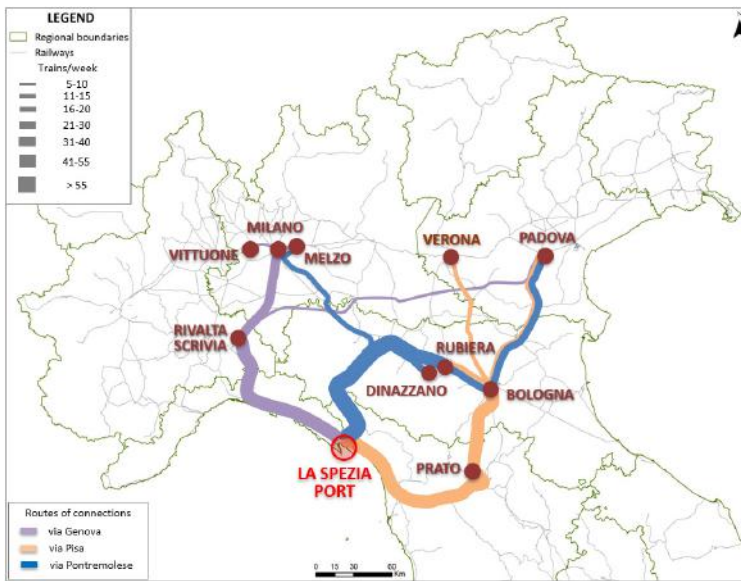


Figura 2. Direttrici del traffico ferroviario container da e verso il porto di La Spezia. Fonte: elaborazione degli autori su dati ASPMLO – riferiti al 2020.

La figura 2 illustra in dettaglio le connessioni ferroviarie tra il porto e il retroterra per il trasporto di container. 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. Pertanto, alla luce dell'analisi svolta, emerge con evidenza come il porto di La Spezia svolga una funzione *gateway* per i territori della Pianura Padana e di parte dell'Italia centrale.

#### 4. Il porto di Trieste

Nell'ambito del sistema portuale del Nord Adriatico, il porto di Trieste ha mostrato, negli anni più recenti, dinamiche particolarmente interessanti, mettendo a frutto dei noti vantaggi geografici mai sfruttati a pieno, come i fondali naturali di 18m e l'articolata rete ferroviaria retrostante (Roletto, 1941) e il regime di Punto Franco (Borruso, Borruso, 2012). Ciò va soprattutto nella direzione degli andamenti di crescita del traffico mercantile, nonché dal punto di vista delle integrazioni con i nodi logistici interni e con lo sfruttamento dei potenziali ancora poco espressi, quale la rete di collegamenti ferroviari con l'entroterra internazionale.

La movimentazione totale di merci al 2020 fa dello scalo triestino il primo in Italia con oltre 54 milioni di tonnellate di merci, davanti a Genova. La movimentazione container a Trieste ha superato i 500.000 TEU nel 2015 e, dal 2016 si è assistito a un periodo di crescita costante, sfiorando gli 800.000 contenitori nel 2019 – 789.594. Rilevante anche il traffico di semirimorchi e casse mobili, dati gli importanti flussi Ro-Ro soprattutto da e verso la Turchia, per un totale di TEU equivalenti di 1,3 milioni. La quota di container puro si divide fra *hinterland* e *transshipment*, rispettivamente del 61% e 39%, in un mix di funzioni fra *gateway* e *hub*. Il 2019 ha visto una movimentazione di 9.771 treni da e verso lo scalo triestino, scesi a 8.523 nel 2020, con una previsione di risalita a 9.000 nel 2021. Nel 2020 oltre 400.000 TEU sono stati movimentati via treno, più dell'80% del traffico verso l'*hinterland* (ASPMAO, ADRIAFER, 2021).

Le destinazioni sono soprattutto nodi logistici internazionali, in Europa Centrale e Orientale – Germania, Austria, Slovacchia, Repubblica Ceca, Ungheria e Lussemburgo –, con un'articolata rete di collegamenti importanti per un inserimento nelle principali direttrici di traffico eurasiatico e con gli scali del *Northern Range* – tab. 2 e fig. 3 –, per un totale di 231 collegamenti settimanali – tra andata e ritorno.

Le connessioni nazionali sono soprattutto legate ai nodi di Padova e Milano, oltre che, localmente, al sistema produttivo del Friuli-Venezia Giulia, con 22 collegamenti settimanali, meno del 10% del totale.

Tabella 2. Traffico mercantile ferroviario del Porto di Trieste e dei terminali interni. Fonte: elaborazione dell'autore su dati ASPMAO, Adriafer e Interporto Trieste – riferiti al 2020.

| O/D Nazionali           |           | O/D Internazionali             |            |
|-------------------------|-----------|--------------------------------|------------|
| Padova                  | 10        | Komarno (Slovacchia)           | 7          |
| Pordenone               | 6         | Krefeld (Germania)             | 4          |
| Milano                  | 6         | Linz (Austria)                 | 2          |
| <b>Totale nazionale</b> | <b>22</b> | Ludwigshafen (Germania)        | 28         |
|                         |           | Monaco (Germania)              | 16         |
|                         |           | Ostrava (Repubblica Ceca)      | 6          |
| O/D Internazionali      |           |                                |            |
| Bettembourg             | 24        | Paskov (Repubblica Ceca)       | 8          |
| Bratislava (Slovacchia) | 1         | Salisburgo (Austria)           | 2          |
| Budapest (Ungheria)     | 23        | Villach (Austria)              | 8          |
| Burghausen (Germania)   | 2         | Wels (Austria)                 | 19         |
| Colonia (Germania)      | 48        | Wien (Austria)                 | 3          |
| Dunajska (Slovacchia)   | 7         | <b>Totale internazionale</b>   | <b>231</b> |
| Giengen (Germania)      | 4         |                                |            |
| Karlsruhe (Germania)    | 14        | <b>Totale dei collegamenti</b> | <b>253</b> |

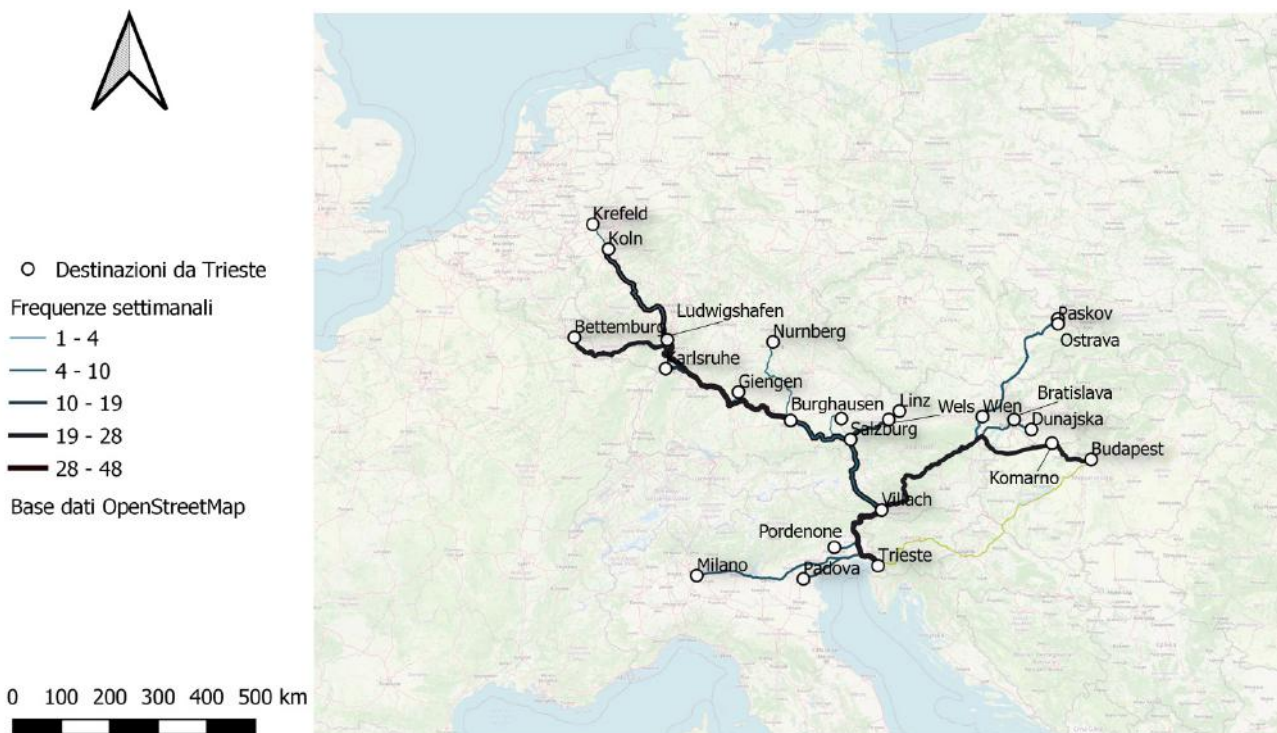


Figura 3. Diretrici del traffico ferroviario da e verso il porto di Trieste. Fonte: elaborazione degli autori da ASPMAO e Adriafer.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale è integrata con Interporto Trieste, precedentemente Autoporto di Ferneti, di cui fa parte anche il neo inaugurato nodo logistico di FreeEste – in regime di Punto Franco –; a questi *dry ports* sono demandate le operazioni di magazzinaggio e di composizione di convogli ferroviari – inclusi RO-LA per la movimentazione di semirimorchi e casse mobili – e loro indirizzamento verso le principali destinazioni internazionali.

Il caso di Trieste, nella sua attuale configurazione in cui l’Autorità di Sistema è impegnata anche nella gestione della manovra ferroviaria – tramite la società Adriafer – e degli scali interni limitrofi – Interporto Trieste e FreeEste, terminal stradale/ferroviario «secchi» di Trieste – e regionali – Interporto di Cervignano –, e in cui sono in aumento le relazioni con gli altri nodi regionali – quali Gorizia, Tarvisio e Pordenone –, rappresenta, pur nelle dimensioni relativamente ridotte se confrontate ad altri casi italiani e internazionali, quasi un esempio «di scuola» (Rodrigue, 2020). Il ruolo *gateway* è ulteriormente accentuato, soprattutto nel caso della componente terrestre, dalle integrazioni possibili con i sistemi infrastrutturali dell’entroterra avanzato, al confine dei propri *hinterland* di riferimento: nella ormai secolare competizione fra alcuni porti – ad esempio Trieste – Amburgo –, l’integrazione a livello di partecipazioni azionarie fra Duisport – porto fluviale interno di Duisburg – e Interporto Trieste, nonché la presenza del terminalista HHLA di Amburgo nella nuova Piattaforma Logistica giuliana, sono emblematici di un’articolazione molto più ampia del sistema di trasporto delle merci, verso le direttrici di traffico eurasiatiche.

## 5. L’occasione di un confronto tra i due porti ferroviari

Nord Tirreno e Nord Adriatico sono da anni testimoni di una sorta di «competizione interna» al Paese nell’attrazione dei traffici mercantili mediterranei dal *Far East* e verso il mercato nazionale ed europeo. La componente tirrenica è da sempre vincente in termini di movimentazione di merci e di dinamicità dei sistemi portuali che vi si affacciano, data la maggiore ampiezza geografica del *range* e, storicamente, la presenza dei maggiori sistemi urbani e industriali. I porti del Nord Tirreno sicuramente hanno garantito negli anni un importante servizio al tradizionale Triangolo Industriale – Genova-Milano-Torino – nonché di collegamento di questi sistemi verso i dinamici contesti del *core* europeo – Francia e Germania in particolare.

Dall’altro lato, il Nord Adriatico, meno inserito in dinamiche produttive importanti e con confini UE mutati nel tempo, ha sofferto maggiormente in termini di traffici e di performance dei sistemi portuali. Gli anni più recenti, tuttavia, hanno visto un importante incremento delle prestazioni, in particolar modo per quanto riguarda il Porto di Trieste, ora inserito nell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, comprendente, oltre allo scalo giuliano, anche il Porto di Monfalcone.

Le mutate dinamiche portuali, che vedono un incremento sia nella componente tirrenica che in quella adriatica, si possono collegare al progressivo venire meno di una distinzione fra i ruoli portuali che, fino a tutti gli anni Novanta e prima decade del XXI secolo, vedeva i porti *hub* puri distinti da quelli *gateway*, in particolar modo per quanto concerne la movimentazione dei contenitori, complici i vari mutamenti intercorsi nell’organizzazione dello *shipping* internazionale e delle politiche aziendali messe in atto dai grandi gruppi di operatori nelle scelte dei porti: sempre più si assiste a un mutamento nei porti *hub*, con un rafforzamento di quelli di grandi dimensioni e un ridimensionamento di quelli minori e una riconfigurazione verso modalità miste *hub-gateway* di quelli innestati in contesti territoriali di collegamento con l’entroterra. Cambiamenti importanti riguardano anche i porti *gateway*, in cui le funzioni *hub* sono in aumento, con conseguente trasformazione delle funzioni e rinnovato peso nei rispettivi sistemi territoriali. Lo svilupparsi soprattutto delle rotte di tipo *pendulum* nel corso degli ultimi anni, ha portato a una maggiore rilevanza dei porti, o dei sistemi portuali, nella movimentazione mista, ovvero sia collegata a servire un *hinterland*, sia a svolgere funzioni di trasbordo, con una quota di contenitori stivati in banchina e pronti per essere indirizzati, successivamente, verso altri scali.

Le connessioni interne diventano particolarmente importanti per garantire quell’integrazione modale mare-ferro e, parallelamente, ridurre congestione veicolare e impronta carbonica spostando traffico dalla strada alla rotaia. In ciò i due scali *gateway* spezzino e triestino si presentano particolarmente rilevanti nell’assolvere a questo importante ruolo. Un confronto fra gli *hinterland* ferroviari dei due scali – figg. 2 e 3 – mostra una sostanziale specializzazione e vocazione sui mercati di riferimento. La Spezia risulta dominante in un contesto di scali interni nazionali, ben innervati nel tessuto produttivo settentrionale italiano, il tradizionale Triangolo Industriale, nonché le sue evoluzioni di allargamento verso Nordest, in particolare verso le aree distrettuali e produttive di Veneto ed Emilia-Romagna. Lo scalo di Trieste, per vocazione, risulta inserito nel contesto internazionale dell’Europa Centrale e Orientale, con collegamenti ai nodi europei interni che consentono, poi, il collegamento anche verso i mercati asiatici. È interessante notare come non si possa evidenziare una com-

petizione fra i due scali: solo i nodi nazionali di Padova e Milano sono toccati dalle connessioni da entrambe i porti ferroviari e tale parziale sovrapposizione negli hinterland risulta fisiologica e non tale da ingenerare conflitti nell'attribuzione di traffico. Riguardo ai mercati locali, entrambi i porti servono il sistema produttivo macro-regionale dei propri territori di riferimento – rispettivamente Nordovest per La Spezia e Friuli-Venezia Giulia, Veneto per Trieste –, anche qui senza una reale competizione.

## 6. Osservazioni conclusive e suggerimenti di *policy*

Sicuramente i due contesti territoriali esaminati si presentano molto diversi, per mercati di riferimento, per connessioni ai sistemi interni nazionali e internazionali, e relativamente alla dimensione della movimentazione complessiva di merci, data anche dalla prossimità con altri sistemi territoriali. Ciononostante è possibile ravvisare le sfide comuni e pertanto le similari necessità, che possono offrire interessanti spunti per la portualità nel suo complesso.

Una considerazione va sicuramente nella direzione di un consolidamento delle relazioni fra *waterfront* e *inner harbour*, fra la banchina e gli spazi retroportuali, sia immediatamente prospicienti ad essa, sia interni rispetto alla regione portuale. Lo *shift* modale verso la componente ferroviaria, sempre più auspicato a livello comunitario, comporta necessariamente la necessità di spazi dedicati alla composizione di convogli di dimensione standard europea – 750 m – con la necessità di adeguate superfici atte a tali attività. Parallelamente vi è la necessità di spazi di manovra e magazzinaggio, integrati e integrabili in tali operazioni. Si rende pertanto necessaria sempre più un'integrazione funzionale tra la componente strettamente portuale, affacciata al mare, e quella interna, creando, di fatto, regioni sistemiche portuali, in cui una gestione unica e concertata può rappresentare un vantaggio nell'efficientamento delle operazioni.

Ne discendono ulteriori considerazioni di portata strategica. L'attuale configurazione del trasporto marittimo si basa su reti lunghe marittime-terrestri, in cui i porti *gateway* vanno intesi sia in qualità di regioni portuali, quindi non limitate al solo *waterfront* ma coinvolgenti le realtà logistiche nodali interne, sia come nodi di rottura di carico e di transito verso destinazioni più lontane, nazionali o internazionali. Ciò si può presentare come un'opportunità ma anche come un rischio. L'opportunità si trova nel fatto che i sistemi logistici di per sé, se potenziati, possono essere in grado di generare sviluppo locale. I rischi si trovano nel fatto che, proprio per la considerazione delle «reti lunghe», tali nodalità diventino sempre più luoghi di transito che, nell'ottica dell'automatizzazione sempre più spinta dei sistemi di trasporti – scali automatici o semiautomatici, come Savona Vado, o sistemi di trasporto a guida autonoma –, possono potenzialmente lasciare meno sviluppo locale e spostare il valore verso altre realtà, non necessariamente nazionali. In ciò, l'ulteriore opportunità si trova nella necessità di integrare nuove forme di sviluppo industriale manifatturiero locale con i sistemi di trasporto, in ciò intercettando i già esistenti sistemi industriali, anche ampliandone le possibilità, grazie ai fenomeni di *reshoring* in corso, stimolando, con ciò, lo sviluppo delle ZES – Zone Economiche Speciali – (Pigliucci, 2019) o dei Punti Franchi.

## Bibliografia

- Adriafer, *Traffico ferroviario*, Trieste, 2021.
- Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale (ASPMLO), *Traffico ferroviario intermodale*, La Spezia, 2021.
- Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (ASPMO), *Traffico Merci*, Trieste, 2021.
- Bird J.H., *Seaports as a Subset of Gateways for Regions: A Research Survey*, in «Progress in Human Geography», 1980, 4, 3, pp. 360-370.
- Borruso G., *Il porto di Trieste: analisi del traffico, impatto economico e prospettive di sviluppo*, in Panaro A. e altri (a cura di) *Trasporto marittimo e sviluppo economico. Scenari internazionali, analisi del traffico e prospettive di crescita*, Napoli, SRM, Giannini Editore, 2012, pp. 235-274.
- Foschi A.D., *The Maritime Container Transport Structure in the Mediterranean and Italy. Discussion Paper n. 24*, Dipartimento di Scienze Economiche, Università di Pisa, 2013.



- Guerrero D., *Deep-sea Hinterlands: Some Empirical Evidence of the Spatial Impact of Containerization*, in «Journal of Transport Geography», 2014, 35, pp. 84-94.
- Hoare A.G., *British Ports and their Export Hinterlands: A Rapidly Changing Geography*, in «Geografiska Annaler: Series B, Human Geography», 1986, 68, 1, pp. 29-40.
- Interporto Trieste, *Traffico Merci*, Trieste, 2021.
- Nijkamp P., Maggi R., Masser I., *Missing Networks in Europe*, in «NETCOM: Réseaux, communication et territoires/ Networks and communication studies», 1992, 6, 1, pp. 1-94.
- Notteboom T., *Concentration and the Formation of Multi-port Gateway Regions in the European Container Port System: An Update* in «Journal of Transport Geography», 2010, 18, 4, pp. 567-583.
- Pigliucci M., *Zone economiche speciali nel mezzogiorno d'Italia*, Roma, Nuova Cultura, 2019.
- Ridolfi G., *Containerisation in the Mediterranean: Between Global Ocean Routeways and Feeder Services*, in «GeoJournal», 1999, 48, 1, pp. 29-34.
- Rodrigue J.P., *The Geography of Transport Systems*, New York, Routledge, 2020.
- Roletto G., *Il porto di Trieste*, Bologna, Zanichelli, 1941.
- Sellari P., *Geopolitica dei trasporti*, Bari, Laterza Editori, 2013.
- Slack B., *Pawns in the Game: Ports in Global Transportation Systems*, in «Growth and Change», 1993, 24, 4, pp. 379-388.
- Slack B., *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, 2002, pp. 67-83.
- Soriani S., *Presentazione: Porti, trasporti marittimi, città portuali*, in «Geotema», 2010, 40, pp. 3-4.
- Tadini M., *Intermodalità ferroviaria e assetto territoriale dei porti gateway: il caso di La Spezia*, in «Rivista Geografica Italiana», 2021, 128, 4, pp. 104-136.
- Van Klink H.A., Van den Berg G., *Gateways and Intermodalism*, in «Journal of Transport Geography», 1998, 6, 1, pp. 1-9.
- Vallega A., *Nodalità e centralità: relais tra teoria regionale e teoria dei trasporti*, in «Studi Marittimi», 1984, 6, 19-20, pp. 33-35.
- Vallega A., *Geografia delle strategie marittime*, Milano, Mursia, 1997.
- Vigariè A., *Ports de commerce et vie littorale*, Parigi, Hachette, 1979.



## Porti e territorio nel quadro delle politiche TEN-T: un'indagine empirica nella macroarea del Sud-Est Europa

Marco Mazzarino, Roberto Mura, Paolo Menegazzo<sup>1</sup>

### 1. Introduzione ed obiettivi

Il tema del ruolo complessivo dei porti rispetto al territorio nella macroarea del Sud-Est Europa non risulta adeguatamente affrontato, in particolare con riferimento alle grandi politiche europee, come le TEN-T e le strategie macroregionali. Le statistiche ufficiali relative alle portualità, in generale, riportano dati di natura *puntuale* e relativi al *lato-mare*, mentre risultano scarse, quando non inesistenti, le informazioni relative alle connessioni portuali con i territori – *binterland* – di riferimento. Al tempo stesso, le informazioni trasportistiche di natura terrestre, pur considerando le varie polarità sul territorio – centri urbani, ecc. –, escludono i nodi portuali. La conseguenza, in termini strategici, è quella di un'inadeguata rappresentazione territoriale delle reti di trasporto o, quando si tratta di forme modellistiche, di una *misspecificaton* dei modelli territoriali relativi alle reti stesse. In termini ancor più incisivi, si viene a creare una «frattura» tra il ruolo e le funzioni portuali ed il territorio di riferimento. Si è dunque attualmente in presenza di una serie di informazioni mancanti – *missing information* – di natura territoriale che impediscono una rappresentazione completa di quella che è la complessiva rete di trasporto multimodale in un'area geografica.

Il presente lavoro ha come obiettivo quello di fornire un contributo per colmare tale deficit informativo, attraverso un percorso metodologico di raccolta ed elaborazione di dati che supporti il *policy-makers* nella definizione ultima di azioni strategiche nell'area geografica individuata. Alcuni studi riportano risultati rilevanti in rapporto a specifiche aree geografiche o catene logistiche – ad esempio, nel settore del container –, tuttavia in termini generali l'area geografica del Sud-Est Europa risulta poco analizzata. Alcuni progetti europei – ad esempio, *Watermode* – si focalizzano su tale area sviluppando attività di raccolta dati. Tuttavia, essi tendono a concentrarsi su alcuni attributi «logistici» dei porti nel Sud-Est Europa, quali ad esempio le tipologie di servizi ed attività, gli operatori insediati, le dimensioni portuali, le strutture proprietarie, ed altri ancora. Inoltre, tali progetti realizzano raccolte dati focalizzate sui tradizionali flussi lato-mare. Allo stesso tempo, poca attenzione viene posta sui flussi di natura terrestre generati e/o attratti dal nodo portuale – flussi *outbound/inbound*. Il nostro lavoro si focalizza specificatamente su tale ultima dimensione di analisi, in modo da contribuire a colmare il relativo vuoto informativo in termini di disponibilità di dati ed informazioni necessarie per produrre un quadro maggiormente esaustivo delle reti di trasporto multimodale nell'area del Sud-Est Europa. Nel lavoro viene considerato un campione piuttosto ampio di porti rappresentativi dell'area geografica individuata, in particolare i porti di Durazzo, Varna, Burgas, Fiume, Spalato, Igoumenitsa, Salonicco, Venezia, Trieste, Bar, Costanza e Capodistria. Viene sviluppata una raccolta di dati originali sul campo finalizzata ad una migliore rappresentazione dei flussi di natura portuale in rapporto ai territori di riferimento. La raccolta dati si basa sulla specificazione di una serie di attributi rilevanti di natura trasportistica, in particolare relativamente ai flussi ferroviari e stradali, in riferimento all'*binterland* portuale. La raccolta dati è quindi finalizzata alla realizzazione di un data set organizzato, a supporto della definizione di politiche strategiche nell'area.

<sup>1</sup> Marco Mazzarino, Università IUAV; Roberto Mura, Università IUAV; Paolo Menegazzo, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale.

## 2. Il contesto territoriale delle reti di trasporto nel Sud-Est Europa e le principali politiche europee

Le reti di trasporto multimodali sono funzionali ed essenziali per uno sviluppo sostenibile di un'economia moderna. Nel caso dell'Europa e delle economie presenti all'interno dell'Unione, è impensabile che possano esistere economie moderne in assenza di reti di trasporto efficienti che garantiscano collegamenti, in un'ottica non solo di sviluppo ma anche di sostenibilità. La politica delle reti transeuropee risale al trattato di Maastricht, firmato negli anni Novanta, quando si era attribuito all'UE il compito di sviluppare le reti transeuropee nel settore dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia, per contribuire allo sviluppo del mercato interno e unico che garantisca una libera circolazione delle merci e delle persone rafforzando le economie, l'occupazione e la competitività dell'Unione Europea. Gli obiettivi specifici che si pone sono i seguenti:

1. ridurre del 60% le emissioni di gas serra – *Green Deal* europeo, programma per raggiungere l'obiettivo di zero emissioni nette di gas a effetto serra entro il 2050;
2. ottimizzare le performance delle catene logistiche multimodali;
3. aumentare l'efficienza dei trasporti e delle infrastrutture tramite lo sviluppo di sistemi ICT.

La politica Europea per le reti transeuropee – TENs – dei trasporti, energia e telecomunicazioni, nasce nel 1993 sulla base del Titolo XVI, articoli 170.172, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea con lo scopo di creare un unico spazio di trasporti europeo basato su una rete unica transeuropea integrata e multimodale. Più in particolare, lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto ferroviarie e stradali risulta meno studiata nella parte sud-est dell'Europa, nella quale sono presenti numerosi aspetti di interesse geostrategico e geopolitico.

Nel 2013, il legislatore ha adottato un regolamento sulle reti TEN-T introducendo i concetti di rete globale e centrale TEN-T, che gli Stati membri dovrebbero sviluppare, ed ha stabilito il passaggio da un approccio basato su singoli progetti ad un approccio che prevede un'unica rete multimodale nell'UE, composta da collegamenti stradali, ferroviari, vie navigabili interne e collegamenti marittimi e aerei. La rete globale ha come limite superiore di realizzazione il 2050 e comprende 9 corridoi principali: 2 corridoi nord-sud, 3 corridoi est-ovest e 4 corridoi diagonali; mentre la rete centrale prevede un orizzonte al 2030 ed è composta da quelle parti della rete globale che hanno la più alta importanza strategica ai fini del completamento degli obiettivi della TEN-T. La Commissione Ue supporta lo sviluppo dei corridoi tramite il Meccanismo per collegare l'Europa – CEF –, lo strumento di finanziamento dedicato alle infrastrutture energetiche, delle telecomunicazioni e dei trasporti. Secondo le stime, per il periodo 2010-2030 sono necessari 1.500 miliardi di euro di investimenti nei trasporti europei per affrontare l'aumento previsto della domanda. La Commissione stima che il fabbisogno di investimenti per la realizzazione dei soli corridoi della rete centrale nel periodo 2014-2030 sia pari a più di 700 miliardi di euro per circa 2.500 progetti nel settore delle infrastrutture di trasporto, sia nei territori dei paesi membri che in regioni *cross-border* – progetti transfrontalieri. Entro il 2020 sarà necessario investire 500 miliardi di euro nell'intera rete TEN-T, dei quali 250 miliardi di euro nell'infrastruttura della rete centrale TEN-T. Sebbene il fabbisogno per le infrastrutture di trasporto si stima sia pari a 1.300 miliardi l'anno a livello mondiale e a circa 130 miliardi di euro l'anno a livello europeo, i livelli di investimento medi nell'UE sono nettamente al di sotto dei 100 miliardi dall'inizio della crisi.

Nel dettaglio le caratteristiche specifiche dei 9 corridoi risultano le seguenti – fig. 1:

1. Il corridoio del Mare del Nord e Mar Baltico, che collegherà i tre Stati della penisola scandinava sia via mare che attraverso la rete stradale e ferroviaria, per estendersi fino agli stati europei nel centro-nord, come Germania, Polonia, Olanda e Belgio. L'opera più importante da realizzare sarà la *Rail Baltic*, la ferrovia che collegherà le città di Riga, Tallin e Kaunas fino alla zona nord-est polacca.
2. Il corridoio tra Mar Baltico e Adriatico, che attraverserà i distretti industriali del sud della Polonia, fino all'Austria, Bratislava e infine a ridosso delle Alpi italiane. A tale scopo verrà realizzata la linea ferroviaria austriaca *Koralm*, che si prolungherà in Slovacchia, Repubblica Ceca e Polonia, rendendo necessaria la realizzazione anche della galleria *Semmering*.
3. Il corridoio della zona mediterranea orientale, che collegherà i porti del Mare del Nord, il Mar Baltico fino ad arrivare al Mar Nero, e infine alla Grecia.
4. Il corridoio Mediterraneo, che attraverserà Spagna e Francia, le Alpi, quindi le coste slave e l'Ungheria. I collegamenti risultano basati soprattutto su strade e linee ferroviarie.

5. Il corridoio Reno-Alpi, che collegherà gli stati membri centrali con il sud Europa, utilizzando il Reno come via navigabile ed i porti olandesi di Anversa e Rotterdam, fino a quello di Genova. Il corridoio attraverserà anche la regione industriale tedesca della Ruhr ed ha già dato vita alla costruzione di gallerie per autostrade e ferrovie tra Italia, Svizzera e Germania.
6. Il corridoio tra Scandinavia e Mediterraneo sarà l'asse di collegamento tra nord e sudeuropeo. Interesserà il Mar Baltico e gli stati che su di esso si affacciano, per continuare attraversando la Germania fino nel sud Italia e quindi a Malta.
7. Il corridoio che si affaccia sull'Atlantico interesserà le coste spagnole, portoghesi, francesi con i relativi collegamenti ferroviari e stradali che si spingono fino nel cuore dell'Europa. La Senna sarà la via navigabile principale.
8. Il corridoio del Mare del Nord e del Mar Mediterraneo includerà il quadrante nord-ovest interessando Paesi Bassi, Francia, Belgio e Lussemburgo. Questi stati saranno collegati sia via mare che attraverso i fiumi navigabili, ma anche tramite la strada ferrata.
9. Il corridoio dal Reno al Danubio è quello che interesserà l'Europa centrale, in particolare la Germania, l'Austria, fino alla parte estrema orientale di Budapest, l'Ucraina ed il Mar Nero.

In riferimento ai *focus* geografici del nostro lavoro, i corridoi maggiormente rilevanti, nell'ambito delle complessive politiche europee, risultano il Corridoio Orientale/Mediterraneo Orientale ed il Corridoio Mediterraneo, che vengono presi in esame in modo dettagliato nel seguito.

Il Corridoio Orientale/Mediterraneo orientale – fig. 2 –, dalla lunghezza di 3700 Km, attraversa nove nazioni europee: Germania, Repubblica Ceca, Austria, Slovacchia, Ungheria, Romania, Bulgaria, Grecia e Cipro. Nel suo sviluppo complessivo interessa polarità quali Amburgo, Brema, Hannover, Berlino, Magdeburgo, Dresda, Praga, Brno, Vienna, Gyor, Budapest, Arad, Craiova, Vidin, Sofia, Salonicco, Atene, Limassol e Nicosia. Per quanto riguarda la parte Sud-Est Europea, il corridoio interessa le portualità di Burgas, Patras, Igoumenitsa e Thessaloniki.

Il corridoio Mediterraneo – fig.3 –, dalla lunghezza di 3000 Km, collega i porti del Mediterraneo sud-occidentale – partendo dai porti di Algeciras, Cartagena, Valencia, Tarragona e Barcellona – al centro dell'Unione



Figura 1. Corridoi TEN-T. Fonte: Infotrasporti, TEN-T e i corridoi intermodali ([www.infotrasporti.com/ten-t-e-i-corridoi-intermodali-le-9-linee-e-i-corridoi-che-collegano-lintera-europa/](http://www.infotrasporti.com/ten-t-e-i-corridoi-intermodali-le-9-linee-e-i-corridoi-che-collegano-lintera-europa/)).

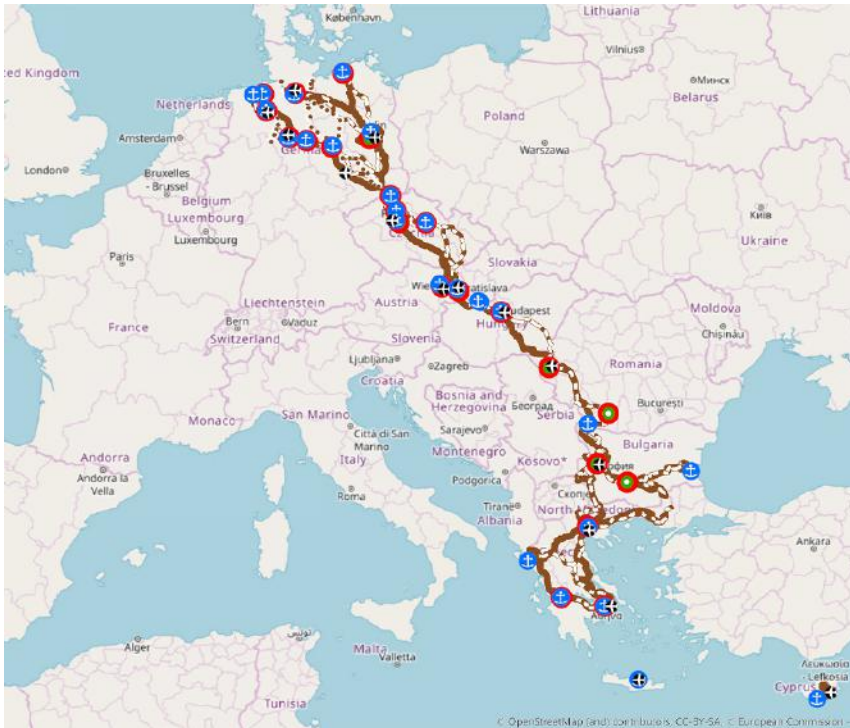


Figura 2. Corridoio Orientale Mediterraneo Orientale. Fonte: Mobility and Transport, TENtec Interactive Map Viewer ([ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html))

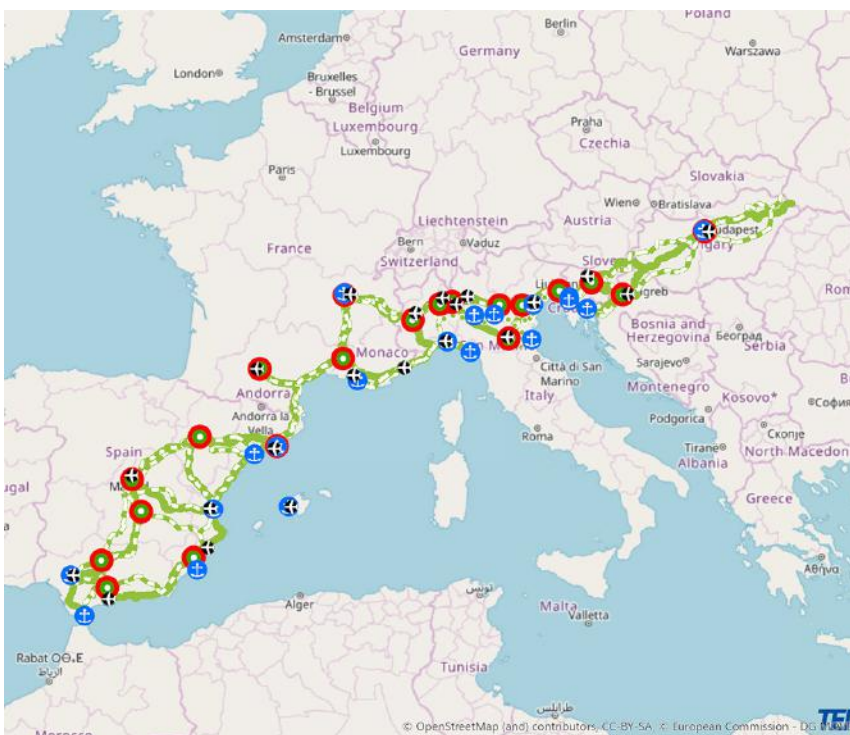


Figura 3. Corridoio Mediterraneo Orientale. Fonte: Mobility and Transport, TENtec Interactive Map Viewer ([ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html)).

Europa fino al confine ungro-ucraino, seguendo il litorale della Spagna e della Francia per poi attraversare le Alpi in direzione est. Il Corridoio Mediterraneo rappresenta il principale asse di collegamento est-ovest della rete TEN-T a sud delle Alpi, con un interscambio commerciale superiore a 800 milioni di tonnellate annue. I porti del Corridoio sono inseriti all'interno di importanti rotte del commercio mondiale, come ad esempio quelle che transitano attraverso il canale di Suez.



### 3. Una rassegna preliminare della letteratura

Il tema dello sviluppo delle reti di trasporto multimodale nell'area del Sud-Est Europa appare, in generale, poco esplorato in letteratura. Tadić e altri (2019) affrontano, con riferimento alla *Intermodal Transport Network of Central and Southeastern Europe*, la questione dello sviluppo dei nodi intermodali terrestri – *dry ports* – a motivo delle limitazioni di spazio in ambito portuale. Tadić e altri (2021) sviluppano ulteriormente l'approccio, attraverso l'impiego di un modello ibrido multi-criteri a supporto dei processi decisionali degli attori nell'area. Niavis e Tsekeris (2012) prendono in considerazione le principali determinanti dell'efficienza tecnica dei porti container nella regione del Sud-Est Europa, mostrando come in media tale efficienza risulti particolarmente bassa. Gli autori indicano, quindi, la necessità di approfondire le principali cause di tale inefficienza. Il nostro lavoro, in questo senso, pone l'enfasi sulla necessità di prendere compiutamente in esame gli aspetti *land-side* dell'operatività dei porti nell'area. Tale necessità è messa in rilievo anche da Petrić e Pavletić (2019) nel loro lavoro relativo all'esame delle componenti di competitività portuale a livello di area regionale, con particolare riferimento alla Croazia. Giannopolous (2005) sviluppa compiutamente un quadro delle principali sfide che interessano il sistema dei trasporti nell'area del Sud-Est Europa. In particolare, viene enfatizzata la necessità di adottare delle politiche territoriali comuni, con particolare riferimento allo sviluppo ferroviario, stradale ed ai vincoli dati dagli elementi *cross-border*. Il rilievo posto allo sviluppo delle reti multimodali nell'area per favorire una maggiore integrazione territoriale viene posto anche da Grčić e Ratkaj (2004). Kolios e altri (2015) pongono le basi per lo sviluppo di strumenti modellistici geografici – GIS – per la valutazione di parametri ambientali nelle aree portuali e nel loro retroterra nell'area del Sud-Est Europa.

### 4. La metodologia proposta

Allo scopo di produrre un quadro maggiormente completo delle reti di trasporto multimodale nell'area del Sud-Est Europa finalizzato ad una migliore analisi territoriale, nonché alla definizione di efficaci politiche territoriali, risulta cruciale la definizione del processo di raccolta dati. Tale processo appare piuttosto complesso, a motivo delle diverse metodologie impiegate nei diversi ambiti portuali. Nel nostro caso, esso appare ulteriormente complesso a causa dell'ampio territorio preso in esame e della necessità di rilevare informazioni sia in merito alla modalità ferroviaria che a quella stradale.

Le attività di raccolta dati vengono realizzate grazie al supporto fattivo delle portualità coinvolte, in modo da considerare una serie di esigenze e vincoli di tipo locale. Viene sviluppata una metodologia comune alle diverse realtà territoriali in modo da produrre un set omogeneo di dati nell'area in questione.

La metodologia complessiva si sviluppa nelle seguenti attività:

- definizione di un quadro metodologico comune per i porti nell'area geografica esaminata;
- definizione e sviluppo di un questionario a supporto della raccolta dati;
- sottomissione del questionario ai porti del campione individuato;
- raccolta dati;
- organizzazione dei dati in un *data set* digitale.

Il questionario, sottomesso al campione dei porti del Sud-Est Europa individuato, specifica le tipologie di dati e informazioni rilevanti, evidenziati in tabella 1, che risultano le seguenti:

- dati ed informazioni «principali» – *core* –, di natura prevalentemente quantitativa. Esse sono date dai flussi di natura ferroviaria e stradale sia attratti che generati dai porti coinvolti. I flussi vengono restituiti individuando specifiche unità di misura per ognuna delle componenti modali. Per quanto concerne la modalità stradale i dati riportano il traffico giornaliero, in termini sia di numero di mezzi – veicoli pesanti – che di tonnellate, rispettivamente in ingresso e in uscita. Per la modalità ferroviaria si considera il traffico settimanale, in termini sia di numero di treni che di tonnellate, in ingresso ed in uscita;
- dati ed informazioni «aggiuntive», che rappresentano una serie di attributi dei flussi di natura prevalentemente qualitativa. In particolare, esse restituiscono alcune «specializzazioni» strategiche, in termini di tipologie merceologiche o di unità di carico movimentate, nonché di natura geografica relativamente ai mercati serviti – sia in origine che in destinazione.



Tabella 1. Il processo di raccolta dati: i rappresentanti istituzionali. Fonte: elaborazione a cura degli autori.

| Paese           | Porto       | Rappresentante  |
|-----------------|-------------|---|
| Albania (AL)    | Durazzo     | Ministero dei Lavori Pubblici e dei Trasporti                 |
| Bulgaria (BG)   | Varna       | Amministrazione Regionale di Smolyan                          |
|                 | Burgas      |   |
| Croazia (HR)    | Fiume       | Pro-rail Alliance   |
|                 | Spalato     |   |
| Grecia (GR)     | Igoumenitsa | Regione dell'Epìro / Unità Regionale della Thesprotia         |
|                 | Salonicco   | Trainose S.A.   |
| Italia (IT)     | Venezia     | Università di Venezia   |
|                 | Trieste     | Regione Autonoma del Friuli-Venezia Giulia                    |
| Montenegro (MW) | Bar         | Ministero dei Trasporti e degli Affari Marittimi              |
| Romania (RO)    | Costanza    | Politecnico di Bucarest (University Politehnica of Bucharest) |
| Slovenia (SI)   | Capodistria | Gea College   |

Tabella 2. Percentuali di raccolta dei dati «core» del questionario. Fonte: elaborazione a cura degli autori.

| Paese           | Porto       | % di dati restituiti |
|-----------------|-------------|----------------------|
| Albania (AL)    | Durazzo     | 56 %                 |
| Bulgaria (BG)   | Varna       | 100 %                |
|                 | Burgas      | 0 %                  |
| Croazia (HR)    | Fiume       | 100 %                |
|                 | Spalato     | 100 %                |
| Grecia (GR)     | Igoumenitsa | 33 %                 |
|                 | Salonicco   | 100 %                |
| Italy (IT)      | Venice      | 100 %                |
|                 | Trieste     | 11 %                 |
| Montenegro (MW) | Bar         | 11 %                 |
| Romania (RO)    | Costanza    | 100 %                |
| Slovenia (SI)   | Capodistria | 100 %                |

Ognuna delle suddette istituzioni fornisce un supporto per la sottomissione del questionario alle relative realtà portuali nell'area. In particolare, il supporto consiste in:

- identificazione delle persone di contatto e gestione costante del rapporto fino alla conclusione della raccolta dati;
- fornitura del *data set* completo finale agli autori del presente lavoro, con successive attività di controllo ed armonizzazione dei dati stessi. I dati raccolti vengono quindi controllati in termini di coerenza complessiva, armonizzazione e vengono gestite eventuali operazioni di *misspecification*, pulitura e standardizzazione.

La tabella 2 mostra le percentuali dei dati «core» raccolti sul totale dei dati richiesti nel questionario da parte di ognuna delle realtà portuali. Emerge come tale percentuale risulti in maniera prevalente vicina al 100%, con la presenza di dati mancanti in un certo numero di casi. Risultati simili emergono anche con riferimento alla percentuale relativa al complesso dei dati, ossia considerando anche i dati «addizionali».

L'elaborazione dei dati raccolti procede con la definizione di un *data model*, costituito da una serie di tabelle interconnesse, «query» di output e di tabelle Excel esportabili. Sono definite le seguenti tabelle interconnesse:

- dati generali;
- dati stradali *core*;
- dati ferroviari *core*;
- dati stradali addizionali;
- dati ferroviari addizionali.

## 5. Conclusioni

Lo scopo del presente lavoro è stato quello di dare avvio ad un processo di raccolta di dati ed informazioni strategiche che attualmente risultano mancanti al fine di produrre una rappresentazione territoriale delle reti di trasporto multimodale nell'area del Sud-Est Europa maggiormente completa, a supporto di azioni di politica territoriale più efficaci. Attualmente, il processo di raccolta è in fase di ultimazione, mentre la realizzazione compiuta del data base e, soprattutto, le elaborazioni che potranno essere realizzate saranno temi che verranno affrontati in successivi lavori.

Tali obiettivi di ricerca hanno implicazioni significative sia in termini di un'analisi territoriale maggiormente raffinata, sia in termini di supporto a politiche territoriali – a partire da quelle europee – maggiormente consapevoli rispetto al fenomeno in esame.

Sicuramente, il processo di raccolta dati mostra alcune limitazioni, in alcuni casi di non poco rilievo. Pur essendo il tasso complessivo di risposta alle informazioni richieste dal questionario elevato, rimangono ancora alcuni elementi mancanti in relazione ad alcune portualità, che verranno presi in considerazione nel prosieguo delle attività di ricerca.

Come linee di ricerca futura, appare rilevante utilizzare le informazioni strutturate del data base per alimentare strumenti modellistici di rappresentazione geografica delle reti di trasporto per l'area del Sud-Est Europa, sia in forma GIS che in forma di grafo multimodale. Ancora, appare di una sicura utilità adottare l'approccio metodologico sviluppato nel presente lavoro anche in riferimento ai nodi multimodali terrestri – interporti –, per i quali si ravvisano problematiche di *missing information* simili ai nodi portuali.

## Bibliografia

- Camera dei deputati, *Edilizia, infrastrutture e trasporti. La politica europea dei trasporti e le reti TEN-T* (temi.camera.it/leg17/temi/le\_reti\_tent, ultimo accesso 13/01/22).
- Camera dei deputati, *Il Green deal, il Recovery Fund e il Piano nazionale di ripresa e resilienza* (temi.camera.it/leg18/post/il-green-new-deal-europeo.html, ultimo accesso 13/01/22).
- Giannopoulos G.A., *Main Transport Challenges in South Eastern Europe, After Enlargement*, in «European Transport/Trasporti Europei», 2005, 30, pp. 3-13.
- Grčić M., Ratkaj I., *Transport Corridors as a Factor of Integration in South-Eastern Europe*, in «Collection of papers of the Geographical institute "Jovan Cvijić"», 2004, 53, pp. 7-25.
- Infostrasporti, *TEN-T e i corridoi intermodali* (www.infotrasporti.com/ten-t-e-i-corridoi-intermodali-le-9-linee-e-i-corridoi-che-collegano-lintera-europa, ultimo accesso 13/01/22).
- Kolios S., Stylios C., Petunin A., *A WebGIS Platform to Monitor Environmental Conditions in Ports and Their Surroundings in South Eastern Europe*, in «Environmental monitoring and assessment», 2015, 187, 574.
- Niavis S., Tsekeris T., *Ranking and Causes of Inefficiency of Container Seaports in South-Eastern Europe*, in «European Transport Research Review», 2012, 4, 4, pp. 235-244.
- Petrlić A., Pavletić N., *Benchmarking Analysis of Factors Influencing Container Traffic in the Port of Rijeka*, in «Pomorstvo», 2019, 33, 2, pp. 119-129.
- Rete ferroviaria italiana, *Corridoi TEN-T. L'asse portante della Trans European Network Transport* (www.rfi.it/it/rete/in-europa/corridoi-ten-t.html, ultimo accesso 13/01/22).
- Tadić S. e altri, *Implementation of the Dry Port Concept in the West Balkans Region*, in *Proceedings of the VII International Symposium «New Horizons of Transport and Communications»*, Doboj, Republic of Srpska, 29-30 November 2019.
- Tadić S. e altri, *The Selection of Intermodal Transport System Scenarios in the Function of Southeastern Europe Regional Development*, in «Sustainability», 2021, 13, 10, 5590.

## Finnafjord Port, Islanda: un *hub green* e strategico lungo le rotte artiche

Silvia Iacuone<sup>1</sup>

### 1. Introduzione

L'Artico è oggi considerato uno scenario geopolitico e geoeconomico di straordinario interesse, tanto da poter essere definito il nuovo «ombelico del mondo». Non avendo dei confini ben precisi, essendo costituito per gran parte dall'oceano, non esiste una definizione precisa e unica di Artico, ma si fa riferimento a tre criteri convenzionali per inquadrare la regione. Ci si riferisce all'Artico come la zona a nord del circolo polare artico, oppure viene indicata l'isoterma che andrebbe a delimitare quella zona in cui nel mese di luglio mediamente si registrano massime di 10°C, definizione molto probabilmente da modificare in futuro, a causa del riscaldamento globale che sta provocando un innalzamento delle temperature; infine si può indicare l'Artico come l'area a nord dell'*Artic Tree Line*, ovvero la linea di alberi artici oltre la quale il paesaggio è quasi del tutto ghiacciato, o ammette la presenza di arbusti e licheni. La regione artica è delineata dagli otto Stati artici costieri che si affacciano sull'Oceano Artico, e dunque Canada, Danimarca – quindi Groenlandia e Isole Fær Øer –, Islanda, Norvegia, Svezia, Finlandia, Russia e Stati Uniti (Børresen, 2008).

A causa del riscaldamento globale i ghiacci della calotta polare si stanno sciogliendo ad una velocità decisamente allarmante (Sevestre, 2021). Di conseguenza, sta diventando sempre più facile e veloce non solo il raggiungimento dell'area artica da ogni parte del mondo, ma anche il collegamento tra Estremo Oriente ed Europa. Questa rete di connessioni è possibile grazie a tre nuove rotte commerciali, alternative alle classiche rotte che passano dal Canale di Suez, che attualmente sono percorribili soltanto per tre mesi l'anno, in corrispondenza dei mesi più caldi in cui il ghiaccio è quasi totalmente sciolto. Tuttavia, se la questione ambientale continuerà in questa drammatica direzione, esse potrebbero divenire permanenti; si tratta del Passaggio a Nord-Est, meglio conosciuto come Rotta del Mare del Nord, che dallo Stretto di Bering percorre le coste russe, il Passaggio a Nord-Ovest, che dallo Stretto di Bering costeggia Canada e Stati Uniti, e infine la Rotta Transpolare, che dallo Stretto di Bering taglia in maniera perpendicolare l'Oceano Artico (Letizia, 2019).

### 2. Cenni sulla questione artica

Queste nuove possibilità hanno portato alla luce interessi di varia natura – geopolitici, economico-commerciali, sociali, strategici, di sicurezza – in qualche modo facilitati dalla mancanza di un regime giuridico *ad hoc* per l'Artico, che vede nel Diritto del Mare un possibile riferimento legislativo, dato che nella regione prevale l'Oceano (Borgia, 2012). Si cerca in questo modo di definire i diritti assoluti degli Stati costieri sulla terraferma, sullo spazio aereo corrispondente, sulla piattaforma continentale e sulla zona economica esclusiva, ma spesso non si riesce a limitare le mire espansionistiche dei Paesi artici di maggiori dimensioni come Russia e Stati

<sup>1</sup> Università «G. D'Annunzio» Chieti-Pescara.

Uniti, in forza di una loro maggiore estensione territoriale e più forti strategie politico-economiche, ma anche di Paesi non-artici, come la Cina (Heininen, 2019; Järvenpää, Ries, 2011; Østhagen, 2019).

Per tenere sotto controllo tutte queste dinamiche, il Consiglio Artico, forum intergovernativo istituito nel 1996 con l'obiettivo della sola ricerca scientifica in materia ambientale, ha dovuto repentinamente aggiornarsi e iniziare a trattare le attuali tematiche oggetto di quella che rischia di diventare una nuova Guerra Fredda. A discuterne sono i Paesi membri, ovvero gli otto Paesi artici, i Paesi cosiddetti membri osservatori, ovvero Paesi non-artici tra cui Italia, Cina, Giappone e India, per citarne alcuni, istituzioni internazionali e transnazionali, ed infine i rappresentanti delle Popolazioni Indigene come partecipanti permanenti (Raspotnik, 2018).

Cosa rende l'Artico il fulcro degli interessi mondiali? Nel 2008, l'US Geological Survey ha stimato la presenza al Polo di significative percentuali delle risorse energetiche mondiali ancora inesplorate. Si parla del 13% delle riserve mondiali di petrolio, del 30% delle riserve mondiali di gas naturale, sia allo stato gassoso che liquido, percentuali che vanno dal 3% al 25%, a seconda dei diversi territori, delle riserve mondiali di idrocarburi, innumerevoli depositi e giacimenti di minerali e metalli, ed infine grandi quantità di terre rare, che sono già alla base della quasi totalità dell'economia moderna, e costituiranno il futuro delle nuove tecnologie, del campo della ricerca e delle energie rinnovabili (Brigham, 2013; Palosaari, 2019).

È evidente che la possibilità di sfruttamento di queste numerose fonti energetiche, alternative a quelle già esistenti, stanno causando una sfrenata corsa al Polo da parte delle più grandi potenze economico-politiche mondiali, in forte competizione tra loro per il raggiungimento dei propri interessi; gli Stati Uniti potrebbero infatti riuscire a ridurre la loro dipendenza energetica dal Medio Oriente, il Giappone e l'Europa potrebbero invece ricorrere meno al nucleare, la Cina e l'India vedrebbero accrescere ulteriormente lo sviluppo delle proprie classi medie, mentre per l'Africa, almeno astrattamente, potrebbe essere un'ambiziosa occasione per ridurre lo stato di povertà (Hong, 2013).

### 3. Il ruolo dell'Islanda nella questione artica

In questo scenario mondiale si inserisce anche l'Islanda, uno *small State* pienamente sovrano ma senza un esercito, con meno di 400.000 abitanti, che assume un particolare ruolo nel tentativo, da un lato, di difendersi dalle mire espansionistiche straniere, e dall'altro di salvaguardare i propri interessi nella questione artica. Bisogna innanzitutto notare come, già dal punto di vista geografico, l'Islanda goda di una posizione strategica, che le ha conferito un ruolo fondamentale nella Seconda Guerra Mondiale e poi durante la Guerra Fredda come avamposto militare, collocata tra l'America e il blocco Euroasiatico; grazie alla sua collocazione, l'Islanda costituisce una vera e propria porta d'ingresso nella regione artica.

Proprio per il suo status di *small State*, l'Islanda riveste un importante e rispettato ruolo diplomatico, che riesce ad affermare su più fronti, stipulando accordi con le altre potenze artiche e non-artiche, ma anche con attori come la NATO per garantire la difesa del proprio territorio. Cerca da sempre di mantenere una sorta di «terzietà», ad esempio essendo membro dello Spazio Economico Europeo pur non essendo parte dell'Unione Europea, in forza di quell'indipendenza che le consente, da un lato, di tutelare i propri interessi, in particolare quelli legati alla difesa della propria economia basata sulla pesca, grazie ad accordi di prevenzione ambientale volti a limitare il rischio legato al trasporto di idrocarburi nelle proprie acque; dall'altro lato, di rimanere coerente con il suo ruolo diplomatico, senza allinearsi con nessuno schieramento (Iacuone, Zarrilli, 2020; Petroni, 2019).

Ruolo che riesce ad esprimere attraverso i dodici obiettivi della propria politica estera per l'Artico (Parliamentary Resolution n. 20/139, marzo 2011), tutti legati al principio base della collaborazione e cooperazione tra Stati, tra cui la stipula di accordi per la protezione e la non militarizzazione della regione artica e per la tutela delle minoranze, con particolare riferimento alle vulnerabili popolazioni indigene nonostante l'Islanda sia l'unico Paese artico ad esserne privo, o ancora per rimarcare l'importanza del confronto tra i soggetti coinvolti. A tal proposito l'isola, che era già presente tra gli Stati fondatori del Consiglio Artico nel 1996, si vede nuovamente protagonista nel 2013, anno in cui l'allora presidente islandese O.R. Grímsson ideò l'*Arctic Circle*, un forum internazionale a cui ogni anno partecipano capi di Stato, politici, investitori, esperti, accademici, studiosi, scienziati, esponenti delle popolazioni indigene, con l'obiettivo dell'informazione e del dialogo tra paesi e la ricerca di soluzioni al rapido cambiamento che l'Artico sta affrontando (Axelsson, 2021; Ingimundarson, 2011).

## 4. Il progetto del Finnafjord Port

Una delle principali linee di azione dell'attuale politica estera islandese ha origine nel 2007, anno in cui nasce l'idea dell'innovativo progetto del Finnafjord Port, e iniziano gli studi di fattibilità sia dal punto di vista tecnico che politico; solo nel 2014 prende vita la Finnafjord Port Development Company, società che si occupa di seguire l'andamento dei lavori, nata dalla *joint venture* tra la Bremenports, società tedesca di consulenza e ingegneria, che detiene il 66%, la EFLA, società islandese di consulenza e ingegneria, che possiede il 26%, ed infine i comuni islandesi limitrofi, Langanesbyggð e Vopnafjarðarhreppur, con l'8%. Come supposto dallo stesso Hafsteinn Helgason, *Director Business Development* della EFLA, durante un'intervista condotta da chi scrive il 27 settembre 2021 nella sede della società a Reykjavík, i lavori, avviati nel 2021 e inizialmente pensati per terminare nel 2023, più probabilmente saranno protratti fino al 2025-2026, con ulteriori interventi fino al 2040. Il progetto comprende un porto di acque profonde adatto alle grandi navi oceaniche, un parco industriale associato, una zona esente da tasse doganali per attirare operatori internazionali e il collegamento di questa nuova infrastruttura alle reti stradali, che si estendono per un totale di circa sei chilometri di banchine e milleduecento ettari di entroterra.

L'area di interesse è costituita dalla baia di Bakkaflói, nel Nord-Est dell'Islanda, tra i due principali villaggi dell'area, Þórshöfn a nord, e Vopnafjord a sud. Si tratta di una zona scelta con particolare criterio, in quanto ben coperta dalla penisola di Langanes, che, con i suoi quaranta chilometri di lunghezza, protegge la baia dal vento e dalle onde alte, principali avversità delle coste nord-orientali; luogo talmente riparato da raggiungere temperature medie molto più alte del distretto di Manhattan. È un'area costituita da terreno pianeggiante, con assenza di rocce e vegetazione, con prevalenza di ghiaia e soprattutto assenza di insediamenti umani; inoltre, è l'unico punto in cui ci sono acque molto profonde, tra i venticinque e i settanta metri, particolarmente adatte al passaggio e alla sosta delle grandi navi oceaniche. Si tratta anche di un luogo strategico, che andrà a costituire l'unico punto di ricerca e soccorso artico, indispensabile per migliorare e accrescere la sicurezza, dato il crescente traffico marittimo nelle rotte commerciali attualmente esistenti.

È sicuramente un progetto molto ambizioso, che ha l'obiettivo di creare una grande area navale, un vero e proprio *hub* di carico, trasbordo e transito per i traffici marittimi, industriali e di servizi su larga scala, in entrata e in uscita dalla regione artica, in particolare attraverso la vicina Rotta del Mare del Nord, sito ideale per stoccaggio, raffinazione e liquefazione di petrolio e gas. Una nuova porta sul mondo, destinata quindi a diventare un punto di riferimento per le future rotte di navigazione polare. L'Europa e l'America sono tra i principali mercati di petrolio e gas naturale che attingono dall'Artico; geograficamente l'Islanda si trova esattamente in mezzo a quella porzione di Oceano Atlantico settentrionale che divide la Groenlandia e la Norvegia. In questa visione, il Finnafjord Port andrebbe a costituire la più importante piattaforma di distribuzione di merci dei due più grandi mercati mondiali. Un aspetto fondamentale del progetto è rappresentato dall'approccio sostenibile allo sviluppo del porto, pensato per produrre energia elettrica esclusivamente da fonti rinnovabili, insieme alla possibile produzione di idrogeno che potrebbe in futuro alimentare il trasporto marittimo della delicata regione artica.

Il Finnafjord Port sarà totalmente innovativo, per cui si prevede una realizzazione del progetto non solo molto costosa, ma che richiede anche lunghi tempi di preparazione e organizzazione dei lavori. Un ulteriore aspetto che distingue la sua natura innovativa è il fatto che, a differenza della maggior parte dei porti europei, andrà ad utilizzare un *business model* totalmente diverso. Infatti, come spiega Hafsteinn Helgason nell'intervista, normalmente il modello di *business* maggiormente diffuso, utilizzato in primis dal porto di Rotterdam, modello ed esempio per i porti europei, è il «*Landlord mode*», secondo cui il proprietario del sito in cui viene costruito il porto è l'ente pubblico. Per effettuare l'attività portuale, l'ente pubblico dà in concessione quel territorio a coloro che si occupano delle varie attività portuali, dal trasporto merci e persone, alle attività di ristorazione ecc. Grazie alla concessione, questi soggetti possono svolgere le attività portuali ottenendone i guadagni, ma sempre sotto la vigilanza dell'autorità di sistema portuale, che controlla la qualità del servizio svolto. Diverso è invece il caso del Finnafjord Port, che mira a utilizzare un modello differente, in cui coloro che attuano le attività portuali non sono sottoposti al controllo da parte dell'autorità portuale, quindi un'entità pubblica, ma sono selezionati da una società privata, in questo caso la Finnafjord Port Development Company, costituita dai soggetti che controllano il porto. Sistema che opera in accordo e collaborazione con il Ministero degli



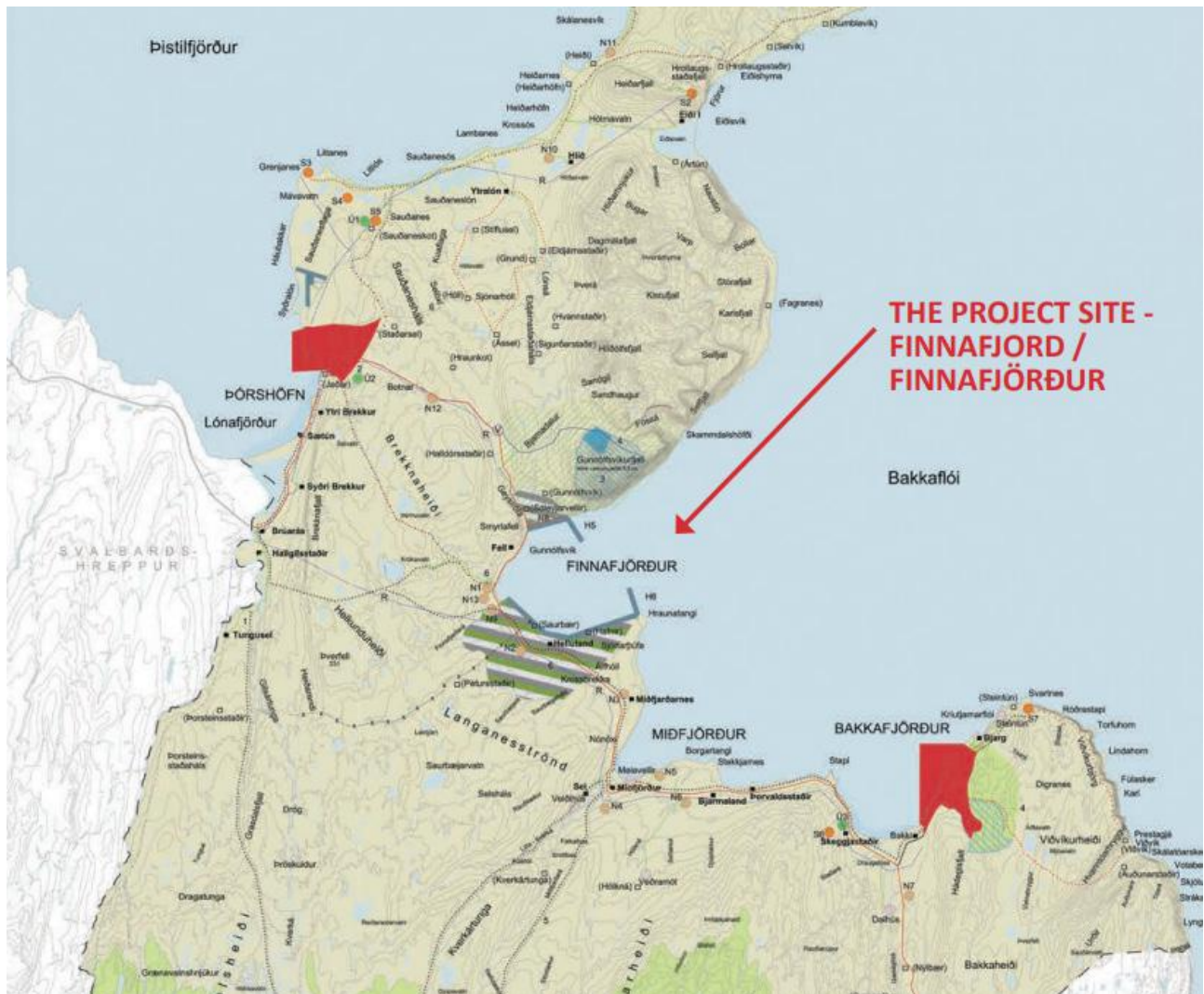


Figura 1. Area di interesse. Fonte: Bremenports (www.bremenports.de).

Affari Esteri, ma che non necessita di autorizzazione o permessi da parte della piattaforma politica dell'Arctic Council, in quanto si opera su piani diversi; come afferma infatti Helgason, «[l'Arctic Council] è una piattaforma politica pura, noi stiamo facendo affari, loro stanno facendo politica».

Tra l'altro, rispetto agli porti europei, primi fra tutti il porto di Rotterdam, il Finnafjord Port ha anche il vantaggio di potersi ancora sviluppare ed estendere anche nell'entroterra che, come già detto, è totalmente disabitato e pianeggiante, a differenza dei porti europei che sono limitati nelle loro possibilità di espansione poiché sviluppati in zone abitate ed edificate. In particolare, immaginando di essere di fronte alla baia di Bakkaflói, con i suoi sei chilometri di banchina, nella punta estrema ad Ovest andrà realizzato il centro di ricerca e soccorso artico per la Guardia Costiera, in quanto unico punto strategico e comodo per il transito e la sosta delle navi cisterna e delle grandi navi oceaniche. Nello spazio immediatamente adiacente nascerà invece il sito di una nuova importante operazione, quella che vedrà protagonisti i cosiddetti «hotel minerari», come definiti da Helgason, che avranno una funzione di ricezione e custodia dei minerali che proverranno in futuro principalmente dalle coste occidentale e orientale della Groenlandia e dalla costa orientale del Canada, attraverso il trasporto tra questi Paesi con piccole navi appositamente progettate. Tale sito sarà circondato da tutta una serie di servizi e strutture per l'immagazzinamento delle risorse.

Quasi al centro del progetto, affacciato sulle acque oceaniche, verrà costruito un terminal per container, ma solo in un secondo momento, quando si verificherà un maggiore scioglimento dei ghiacci polari; mentre immediatamente alle sue spalle, verso l'entroterra, ci sarà ogni tipo di servizi, stabilimenti e fabbriche. La zona

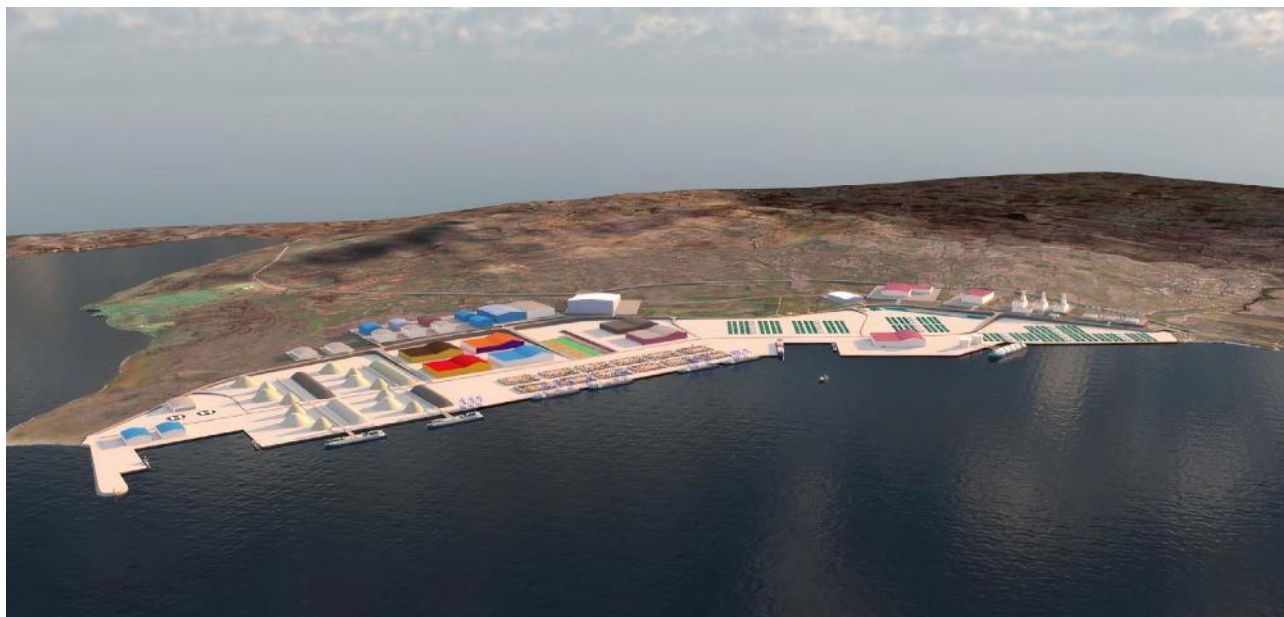


Figura 2. *Rendering* del progetto Finnafjord Port. Fonte: Bremenports (www.highnorthnews.com).

orientale sarà invece dedicata alla produzione di idrogeno e ammoniaca, mentre la fascia costiera sarà orientata alla produzione di carburante futuro per automobili, camion e navi; carburante che, secondo questo ambizioso progetto, sarà totalmente ecosostenibile, in quanto derivante dall'ossigeno ottenuto dai processi di lavorazione dell'idrogeno, per i quali verrà utilizzata, per garantirne una maggiore quantità, anche l'acqua oceanica filtrata dal terreno. Attualmente i lavori sono iniziati nelle due ali estreme della baia, con continui confronti tra gli ingegneri, gli investitori e le aziende interessate.

Secondo il direttore dei lavori Helgason, uno dei principali obiettivi del Finnafjord Port, tra gli altri, è quello di costituire un porto *gateway*, ossia un efficace *network* di raccolta e smistamento dei traffici marittimi internazionali in continua evoluzione; non essendo infatti l'Islanda un Paese minerario, e quindi scarsamente attrattivo per gli attuali interessi mondiali, questa potrebbe essere davvero l'opportunità che fa la differenza, perché «è ormai di attualità, già da ora e per i prossimi anni, tutto ruota intorno all'idrogeno e a come ottenere l'accesso all'idrogeno, all'energia pulita» (Árnadóttir, Wiese, 2021).

## 5. Conclusioni

Di certo per l'Islanda si tratta di un'occasione unica non solo a livello geopolitico e di soddisfazione della domanda di interessi internazionali, ma anche dal punto di vista strettamente economico, innanzitutto per diversificare la sua economia rispetto alle attività tradizionali quali la produzione di alluminio e la pesca, ma anche per la creazione di nuovi posti di lavoro nella parte nord-orientale del Paese, perché come afferma Helgason con un'espressione lapidaria, «la gente è seduta, il pesce si muove», sottolineando l'importanza per un sistema economico di sapersi reinventare e aprirsi ad orizzonti sempre nuovi per far fronte ad eventuali improvvise crisi economiche o, come in questo caso, ritagliarsi un ruolo indispensabile all'interno di una potenziale nuova Guerra Fredda.

## Bibliografia

- Árnadóttir K.L., Wiese I.J., *Green Energy Shift in the Arctic – Act Short-term, Gain Long-term*, in «Pathways», 2021, 1, 5, pp. 78-81.
- Axelsson R., *The Icelandic Chairmanship of the Arctic Council. Factsheet*, Arctic Council, May 2021.
- Borgia F., *Il regime giuridico dell'Artico – Una nuova frontiera per il diritto internazionale?*, Napoli, Editoriale Scientifica, 2012.
- Børresen J., *Il grande gioco artico*, in *Partita al Polo*, in «Limes», 2008, 3, pp. 9-20.

- Brigham L.W., *The Fast-Changing Maritime Arctic*, in Zellen B.S. (a cura di), *The Fast-Changing Arctic – Rethinking Arctic Security for a Warmer World*, University of Calgary Press, 2013, pp. 1-14.
- EFLA-Consulting engineers, *The Finnafjord Harbour Project*, 2012 (www.efla-engineers.com).
- Finnafjord Port Project, www.bremenports.de.
- Heininen L., *Special Features of Arctic Geopolitics – A Potential Asset for World Politics*, in Finger M., Heininen L. (a cura di) *The Global Arctic Handbook*, Springer, 2019, pp. 215-232.
- Hong N., *Energy and the Arctic Dispute: Pathway to Conflict or Cooperation?*, in Zellen B.S. (a cura di), *The Fast-Changing Arctic – Rethinking Arctic security for a warmer world*, University of Calgary Press, 2013, pp. 103-112.
- Humpert M., *Iceland Invests in Arctic Shipping with Development of Finnafjord Deep-Water Port* (www.highnorthnews.com, ultimo accesso 16/04/2019).
- Iacuone S., Zarrilli L., *The Role of Iceland in the Arctic Issue: Diplomacy, Threats, Opportunities*, in «Environment and Society», 2020, 2, 12, pp. 35-52.
- Ingimundarson V., *Territorial Discourses and Identity Politics – Iceland's Role in the Arctic*, in Kraska J. (a cura di), *Arctic Security in an Age of Climate Change*, Cambridge University Press, 2011, pp. 174-189.
- Järvenpää P., Ries T., *The Rise of the Arctic on the Global Stage*, in Kraska J. (a cura di), *Arctic Security in an Age of Climate Change*, Cambridge University Press, 2011, pp. 129-144.
- Letizia D., *La scottante questione dello sbocco Artico*, in *La corsa all'Artico – La comprensione della nostra attualità economica, diplomatica ed ecologica in rapporto all'Artico*, Youcanprint, 2019, pp. 47-52.
- Lo C., *Finnafjord: A New Port for the Melting Arctic* (www.ship-technology.com, ultimo accesso 04/07/2019).
- Østhagen A., *Di chi è l'Artico? Atlante Geopolitico del Grande Nord*, in «Limes», 2019, 1, pp. 61-70.
- Palosaari T., *The Arctic Paradox (and How to Solve It). Oil, Gas and Climate Ethics in the Arctic*, in Finger M., Heininen L. (a cura di), *The Global Arctic Handbook*, Springer, 2019, pp. 141-151.
- Petroni F., *Di ghiaccio e fuoco – Geopolitica d'Islanda*, in «Limes», 2019, 1, pp. 195-203.
- Raspotnik A., *Arctic Geopolitics and the Regional Zeitgeist of the Twenty-first Century*, in Raspotnik A., *The European Union and the Geopolitics of the Arctic*, Edward Elgar publishing, 2018, pp. 29-59.
- Sevestre H., *Life in One of the Fastest-warming Places on Earth*, in «Pathways», 2021, 1, 5, pp. 71-73.

## L'organizzazione spaziale della produzione su scala globale: scenari e tendenze dal pre- al post-Covid 19

Paola Savi<sup>1</sup>

### 1. Introduzione

La pandemia di Covid-19 invita a rileggere alcune trasformazioni di ordine economico, geopolitico e tecnologico che si sono messe in moto dopo la crisi economico-finanziaria del 2008 e che stanno cambiando i modi di produrre e l'organizzazione spaziale della produzione su scala globale.

Da circa un decennio sarebbe in atto un processo di de-globalizzazione (Antràs, 2020; Eurofound, 2016; Pegoraro e altri, 2020) o almeno un rallentamento della globalizzazione, evidente dalla contrazione del commercio internazionale e degli investimenti diretti esteri (UNCTAD, 2020). Spinte protezionistiche, guerre commerciali e politiche di reindustrializzazione nei paesi economicamente avanzati hanno creato un contesto poco favorevole sia per gli scambi commerciali sia per gli investimenti. Al contempo, la riduzione dei differenziali salariali con i paesi asiatici, che ha reso meno conveniente per le imprese occidentali la delocalizzazione produttiva, e la diffusione delle tecnologie della quarta rivoluzione industriale hanno contribuito a rallentare l'espansione delle catene globali del valore, incentivando fenomeni di *reshoring* manifatturiero (Savi, 2019).

Dal 2020, la pandemia, oltre a deprimere ulteriormente scambi e investimenti, ha messo in luce i limiti dell'organizzazione spaziale della produzione caratteristica della globalizzazione, incentrata su reti di produzione geograficamente frammentate che determina una forte interdipendenza di imprese ed economie (Botti, 2020; UNCTAD, 2020). La dipendenza, dei paesi occidentali dalla Cina soprattutto, si è concretizzata nella carenza di dispositivi di protezione individuale, equipaggiamenti medici e medicinali nei primi mesi del 2020 e durante il primo *lockdown*. Nella fase attuale di «gestione» della pandemia, il problema è costituito invece dall'interruzione delle forniture di componenti essenziali per la produzione di molti beni industriali, come i semi-conduttori, interruzione che ha messo in crisi molte filiere, come l'*automotive*, e ha fatto aumentare i prezzi degli input per le produzioni manifatturiere a valle delle catene del valore (Centro Studi Confindustria, 2021). *Lockdown* circoscritti a interi paesi, o singole regioni, congiuntamente all'aumento della domanda di prodotti nel momento in cui l'economia ha ripreso a funzionare hanno messo in difficoltà specifici settori e determinato il blocco delle attività dei principali porti container.

Partendo dall'analisi della situazione precedente la pandemia, il contributo intende individuare e discutere possibili scenari e traiettorie dell'organizzazione spaziale della produzione su scala globale che andranno a definirsi nel prossimo futuro. Saranno, infatti, le configurazioni che assumeranno le *Global Value Chains – GVCs* – a determinare le strategie degli operatori e le politiche in tema di trasporti e logistica.

<sup>1</sup> Università di Verona.



## 2. Lo scenario precedente la pandemia di Covid-19: dalla crisi economico-finanziaria del 2008 alla fine del 2019

Nel decennio precedente la pandemia di Covid-19, il commercio internazionale e gli investimenti diretti esteri sono cresciuti in misura minore rispetto alla fase di maggiore espansione della globalizzazione. Negli anni Novanta, investimenti diretti esteri e commercio internazionale aumentavano al tasso medio annuo rispettivamente del 15,3% e del 6,2%, contro il 3,6% del Pil globale – tab. 1 –; circa 2/3 del commercio internazionale si svolgeva tra le multinazionali e le loro filiali o comunque all'interno di grandi catene del valore coordinate dalle stesse multinazionali (UNCTAD, 2013). Se nella prima decade degli anni Duemila entrambi gli indicatori superavano il Pil globale, nell'ultimo decennio il tasso di incremento medio annuo del commercio internazionale, pur rallentando rispetto ai due decenni precedenti, si è mantenuto in linea con la crescita del Pil, mentre quello degli investimenti diretti esteri è risultato decisamente inferiore (+0,8%).

Tabella 1. Commercio internazionale, investimenti diretti esteri e Pil globale: andamento 1990-2019 – tasso di crescita medio annuo. Fonte: elaborazione su dati UNCTAD.

|                             | 1990-1999 | 2000-2009 | 2010-2019 |
|-----------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Investimenti diretti esteri | 15,3%     | 8,0%      | 0,8%      |
| Commercio internazionale    | 6,2%      | 9,0%      | 2,7%      |
| PIL globale                 | 3,8%      | 7,0%      | 3,1%      |

Dopo il 2008, si sono manifestati inoltre fenomeni di *reshoring*, ovvero di rientro, totale o parziale, nei paesi di origine delle imprese, di produzioni precedentemente delocalizzate in paesi a basso costo del lavoro (Bals e altri, 2015; Barbieri e altri, 2017; Ellram e altri, 2013; Eurofound, 2019; Goel e altri, 2008; Gray e altri, 2013; Pegoraro e altri, 2020; UNCTAD, 2013, 2020). I primi segnali sono arrivati dagli Stati Uniti, dove multinazionali, come Apple, General Electric, Ford, e medie imprese meno note hanno riportato in patria attività delocalizzate (Reshoring Initiative, 2016; Sirkin e altri, 2011; The Economist, 2013). Evidenze empiriche simili si sono riscontrate nell'Unione Europea (Dachs e altri, 2012; Dachs, Zanker, 2015; Eurofound, 2019; Kinkel, Maloca, 2009; Kinkel, 2012, 2014; Needham, 2014), Italia inclusa (Barbieri, Fratocchi, 2017; Barbieri e altri, 2017, 2018, Fratocchi e altri, 2014, 2016; Ricciardi e altri, 2015; Savi, 2019).

In alternativa al *reshoring*, le imprese occidentali hanno deciso di rilocalizzare in paesi vicini rispetto a quelli di origine attività precedentemente delocalizzate in Cina o in paesi del Sud-Est asiatico. Strategie di *nearshoring* sono state messe in atto da imprese nordamericane che hanno spostato le attività produttive, o parte di queste, dalla Cina al Messico (Goel e altri, 2008; Sirkin e altri, 2011) e da imprese comunitarie che hanno rilocalizzato le produzioni dall'Asia nell'Est Europa, oppure in Marocco o Turchia (Fratocchi e altri, 2014).

Rallentamento del commercio internazionale, crisi degli investimenti diretti esteri e fenomeni di *reshoring* e di *nearshoring* sono stati interpretati come segnali di un processo di de-globalizzazione dell'economia (Antràs, 2020; Eurofound, 2016; Pegoraro e altri, 2020) e di trasformazione del modello organizzativo della produzione internazionale basato sulle *GVCs*, in particolare di un rallentamento dell'espansione delle catene globali di produzione o di una loro «regionalizzazione» (UNCTAD, 2013, 2020; WTO e altri, 2019). Questi cambiamenti, a loro volta, sarebbero da ricondurre ad alcune tendenze che si sono delineate nel contesto economico, geopolitico e tecnologico posteriore alla crisi economico-finanziaria del 2008, nello specifico:

- spinte protezionistiche e guerre commerciali, che hanno visto come protagonisti Cina e Stati Uniti nel periodo della ex Presidenza Trump, le quali hanno avuto l'effetto di indebolire il sistema del multilateralismo e il ruolo della World Trade Organization e, di conseguenza, di deprimere il commercio internazionale;
- misure restrittive e regolatrici poste dai governi sugli investimenti esteri, in contrasto con le precedenti azioni che erano invece rivolte a liberalizzare o espandere gli investimenti stranieri;



- difesa dell'industria nazionale e politiche di reindustrializzazione messe in atto nei paesi economicamente avanzati dove, dopo decenni di delocalizzazione produttiva, si riconosce che l'industria rimane motore della crescita economica;
- cambiamenti nei vantaggi localizzativi di alcuni fattori di produzione, in particolare riduzione dei differenziali salariali su scala globale per effetto della crescita delle economie del Sud-Est asiatico e della Cina, che hanno spinto il *reshoring*;
- l'emergere della quarta rivoluzione industriale: oltre a cambiare i modi di produrre i beni e i servizi, le tecnologie di Industria 4.0, soprattutto la robotica e la manifattura additiva, sembrano condizionare anche le decisioni localizzative delle imprese, rendendo meno conveniente il ricorso alla delocalizzazione e incentivando il rientro delle produzioni nei paesi economicamente avanzati (WTO e altri, 2019).

### 3. Gli scenari post-Covid-19: *mega-trend* e possibili traiettorie della produzione su scala globale

La crisi legata alla pandemia potrebbe fare da catalizzatore per un processo di trasformazione strutturale della produzione globale e, al contempo, potrebbe essere l'occasione per accelerare la transizione ambientale. Quali delle tendenze, dei fattori di cambiamento che si sono delineati nel decennio precedente, la pandemia potrebbe accentuare? Secondo l'UNCTAD (2020), sarebbero tre i *mega-trend* all'interno dei quali ipotizzare degli scenari di trasformazione della produzione in una prospettiva 2030:

- la diffusione delle tecnologie della quarta rivoluzione industriale e, più in generale, l'ondata di innovazioni tecnologiche che sta investendo molti settori produttivi: proprio perché in grado di cambiare i modi di produrre, potrebbero modificare anche le convenienze localizzative delle imprese su scala globale e mettere in moto nuovi percorsi di sviluppo locale incentrati sull'innovazione;
- la nuova *governance* economica globale: in questo contesto si richiamano non solo le tensioni al protezionismo e le guerre commerciali ma anche i timori riguardo all'eccessiva interdipendenza tra imprese ed economie indotta dalla frammentazione geografica della produzione in reti internazionali. Il rallentamento dell'espansione della produzione internazionale, infatti, non ha allentato l'interdipendenza delle economie occidentali dalla Cina, soprattutto per quanto riguarda la fornitura di prodotti di prima necessità – dispositivi di protezione individuale, equipaggiamenti medici e farmaci – e beni intermedi – come i semi-conduttori e i micro-chip – che sono componenti essenziali per molte filiere industriali, la cui produzione è tuttora concentrata nell'area asiatica (Baldwin, Freeman, 2020; UNCTAD, 2020);
- lo sviluppo sostenibile e la transizione verde: in questo ambito, le tendenze emergenti sono molte. In un sistema in cui il consumatore è sempre più sensibile alla sostenibilità ambientale e cresce la domanda di prodotti a basso impatto ambientale, aumenta anche la consapevolezza degli effetti negativi dei flussi di trasporto e dei modelli produttivi che si basano su catene di produzione estese. Senza considerare che le tasse sulle emissioni di carbonio potrebbero colpire proprio le imprese con *GVCs* lunghe e articolate. Inoltre, stanno nascendo nuovi business connessi all'economia circolare, a cui le nuove tecnologie digitali potrebbero fare da facilitatori (Hedberg, Šipka, 2020).

Ciascuno di questi *mega-trend* potrà contribuire a modificare il modello di organizzazione della produzione basato sulle *GVCs*, accentuando fenomeni già in atto.

L'effetto combinato della diffusione delle nuove tecnologie digitali, del neo-protezionismo e delle emergenze connesse al modello delle catene del valore potrebbe dare un'ulteriore spinta al *reshoring* o, almeno, rendere meno conveniente il ricorso alla delocalizzazione produttiva (Barbieri e altri, 2020; European Parliament, 2021). Sarà soprattutto la robotizzazione a giocare un ruolo rilevante, dal momento che riduce l'importanza del costo del lavoro che è stato uno dei fattori trainanti delle delocalizzazioni nei decenni passati. Questa traiettoria riguarderà principalmente industrie ad alta tecnologia con catene del valore abbastanza concentrate, come la produzione di macchinari, di strumenti elettronici e l'*automotive*. La scelta del *reshoring* dipenderà dal vantaggio economico dell'automazione e da una valutazione costi-benefici su cui incidono diversi fattori: qualità, sicurezza delle forniture, difficoltà e rischi di coordinamento delle *supply chains*, diritti di proprietà

intellettuale, distanza dai consumatori (UNCTAD, 2020). In questi settori, tra l'altro, il vantaggio economico dell'automazione è già reale ed è evidente dal crescente utilizzo di robot.

Diversi sono gli scenari per i settori a bassa tecnologia, come parte del sistema moda, dove i differenziali nel costo del lavoro rimarranno fattori di localizzazione importanti. Alcuni settori ad alta tecnologia potranno risentire, inoltre, di misure protezionistiche da parte dei governi perché forniscono beni essenziali o perché sono considerati strategicamente importanti dal punto di vista economico o tecnologico.

Altre innovazioni, come ad esempio il motore elettrico nella filiera dell'*automotive*, potranno a loro volta determinare dei cambiamenti nel modello delle GVC. La produzione di auto elettriche richiede un numero di componenti inferiore rispetto alle auto con motore endotermico e, di conseguenza, necessita anche di un numero inferiore di fornitori. Il principale produttore di auto elettriche, Tesla, ha circa 300 fornitori localizzati in pochi paesi contro le migliaia di fornitori delle case automobilistiche tradizionali.

La digitalizzazione, tuttavia, potrebbe produrre anche effetti opposti al *reshoring* e favorire strategie di diversificazione o espansione delle catene del valore. Alcune tecnologie abilitanti Industria 4.0 – come i *Big data* e l'*Internet of Things* – consentono infatti un coordinamento e un controllo più efficiente di *GVCs* disperse geograficamente, riducendo costi di transazione e rischi. Le imprese di molte catene del valore avranno quindi l'opportunità di conservare e potenzialmente di ampliare la loro rete di operazioni internazionali, facendo leva sulle tecnologie digitali.

Altre tecnologie di industria 4.0, in particolare la manifattura additiva e la stampa 3D, potrebbero supportare invece strategie di «replicazione» o «diffusione» (UNCTAD, 2020), caratterizzate da un'organizzazione della produzione basata su produzioni locali di piccola scala geograficamente disperse, in grado di offrire prodotti altamente personalizzati e di elevata qualità, focalizzati su mercati locali e regionali (Ben-Her, Siemens, 2017; De Backer e altri, 2017; Laplume e altri, 2016). Nello specifico, la fabbricazione digitale potrà avere un notevole impatto sulle economie e i sistemi territoriali locali in cui le imprese di piccola dimensione hanno da tempo un ruolo strategico costruito sulle economie esterne di agglomerazione. In questi contesti, la diffusione della manifattura digitale potrebbe rilanciare la competitività delle piccole imprese, dal momento che le sue tecniche di produzione consentono di realizzare prodotti di qualità con costi e investimenti inferiori rispetto alla manifattura tradizionale. La forte personalizzazione del prodotto che la fabbricazione digitale è in grado di assicurare valorizzerebbe la flessibilità, la creatività e la capacità di produrre su piccola scala, caratteristiche peculiari della piccola impresa e dell'artigianato (Micelli, 2011).

Le nuove tecnologie costituiscono un forte driver per tutto il mondo dell'innovazione e sono all'origine della nascita, in tutti i paesi economicamente avanzati, di *startup* innovative. La manifattura additiva, in particolare, ha indotto la nascita di nuove imprese e formule imprenditoriali, come i *makers*, i *Fab Lab* o gli spazi di *coworking* (Anderson, 2012). La necessità di spazi fisici contenuti, anche nel caso di produzioni industriali, e il ridotto impatto ambientale delle imprese innovative le rendono compatibili con la localizzazione urbana. Studi recenti hanno messo in evidenza come le imprese innovative si localizzino di preferenza nei contesti urbani e metropolitani, dove trovano economie esterne funzionali al proprio business: altre imprese innovative, un mercato del lavoro qualificato, scuole e università, consumatori esigenti e a reddito elevato (Gambarotto e altri, 2018; Rossi e altri, 2017; Wolf-Powers e altri, 2017).

#### 4. Conclusioni

La convergenza tra i processi economici, geopolitici e tecnologici che si sono messi in moto nell'ultimo decennio e gli effetti della crisi legata alla pandemia sarà probabilmente il fattore chiave che andrà a delineare gli assetti della produzione globale di qui al 2030, i quali si prevedono, in ogni caso, all'insegna dell'incertezza e della multidimensionalità. Ciascuno dei mega-trend descritti nelle pagine precedenti potrà indurre impatti rilevanti sull'organizzazione della produzione o contribuire ad accentuare fenomeni già in atto, tuttavia, al momento, è possibile solo delineare più traiettorie che non necessariamente si escludono a vicenda e che potranno definirsi secondo modalità e intensità differenziate nelle singole filiere produttive.

Alcune ricerche (European Parliament, 2021), stimano una ripresa più decisa dei flussi di *reshoring*, in direzione soprattutto dell'Europa. Nel post-pandemia, il *reshoring* è diventato un tema centrale nel dibattito interno

all'Unione Europea sulle politiche e l'autonomia tecnologica e industriale, quest'ultima strategica per garantire la competitività internazionale dell'economia europea nei confronti, soprattutto, di Stati Uniti e Cina. Nel periodo precedente la pandemia, in Europa, il *reshoring* era un argomento trattato prevalentemente in ambito scientifico e dagli addetti ai lavori ed era considerato un fenomeno empirico di rilevanza limitata. Nella situazione attuale, le istituzioni comunitarie ne stanno riconsiderando il potenziale, anche alla luce dei problemi di rifornimento legati alla frammentazione delle *GVCs*, i quali si intrecciano con la rivoluzione digitale e le trasformazioni del quadro economico e geopolitico.

## Bibliografia

- Anderson C., *Makers. The New Industrial Revolution*, New York, Crown Business, 2012.
- Antràs P., *De-Globalisation? Global Value Chains in the Post-Covid-19 Age*, in «NBER Working Papers», 2020, 28115 ([www.nber.org/papers/w28115](http://www.nber.org/papers/w28115)).
- Baldwin R., Freeman R., *Trade Conflict in the Age of Covid-19*, in «VoXEU-CEPR», 22 maggio 2020 ([cepr.org/voxeu/columns/trade-conflict-age-covid-19](http://cepr.org/voxeu/columns/trade-conflict-age-covid-19)).
- Bals L., Daum A., Tate W.L., *From Offshoring to Rightsourcing: Focus on the Backshoring Phenomenon*, in «AIB Insights», 2015, 15, 4, pp. 3-8.
- Barbieri P. e altri, *Manufacturing Reshoring Explained: An Interpretative Framework of Ten Years of Research*, in Vecchi A. (a cura di), *Reshoring of Manufacturing. Drivers, Opportunities, and Challenges*, Cham, Springer, 2017, pp. 3-37.
- Barbieri P., Fratocchi L., *Le peculiarità del reshoring manifatturiero in Italia: un'analisi basata su dati secondary*, in «L'Industria», 2017, 38, 3, pp. 317-339.
- Barbieri P. e altri, *What do We know about Manufacturing Reshoring?*, in «Journal of Global Operations and Strategic Sourcing», 2018, 11, 1, pp. 79-122.
- Barbieri P. e altri, *What can We learn about Reshoring after Covid-19?*, in «Operation Management Research», 2020, 13, pp. 131-136.
- Ben-Ner A., Siemsen E., *Decentralization and Location of Production: The Organizational and Economic Consequences of Additive Manufacturing (3D Printing)*, in «California Management Review», 2017, 59, 2, pp. 5-23.
- Botti F., *Covid-19 e dinamiche del commercio internazionale. Le sfide per il sistema multilaterale ai tempi della pandemia*, in «Osservatorio di Politica Internazionale - Approfondimenti», giugno 2020, 161.
- Centro Studi Confindustria, *Scenari industriali. La manifattura al tempo della pandemia. La ripresa e le sue incognite*, Roma, Confindustria Servizi, 2021.
- Dachs B. e altri, *The Off-shoring of Production Activities in European Manufacturing*, in «MPRA Paper», 2012, 42973 ([mpra.ub.uni-muenchen.de/42973/](http://mpra.ub.uni-muenchen.de/42973/)).
- Dachs B., Zanker C., *Backshoring of Production Activities in European Manufacturing*, in «MPRA Paper», 2015, 63868 ([mpra.ub.uni-muenchen.de/63868/](http://mpra.ub.uni-muenchen.de/63868/)).
- De Backer K., Flaig D., *The Future of Global Value Chains: Business as Usual or a New Normal?*, in «OECD Science, Technology and Industry Policy Papers», OECD Publishing, 2017, 41.
- Ellram L.M., Tate W.L., Petersen K.J., *Off-Shoring and Reshoring: An Update on the Manufacturing Location Decision*, in «Journal of Supply Chain Management», 2013, 49, 2, pp. 14-22.
- Eurofound, *ERM Annual Report 2016: Globalisation Slowdown?*, Lussemburgo, Publication Office of the European Union, 2016.
- Eurofound, *The Future of Manufacturing in Europe*, Lussemburgo, Publication Office of the European Union, 2019.
- European Parliament, *Post Covid-19 Value Chains: Options for Reshoring Production back to Europe in a Globalized Economy*, European Union, 2021.
- Fratocchi L. e altri, *Il back-reshoring manifatturiero nei processi di internazionalizzazione: inquadramento teorico ed evidenze empiriche*, in *Atti del XXVI Convegno annuale di Sinergie «Manifattura tra processi di delocalizzazione e rilocalizzazione produttiva e internazionalizzazione»*, Sinergie Referred Electronic Conference Proceedings, 2014, pp. 423-440.
- Fratocchi L. e altri, *Motivations of Manufacturing Reshoring: An Interpretative Framework*, in «International Journal of Physical Distribution & Logistics Management», 2016, 46, 2, pp. 98-127.
- Gambarotto F., Leoncini R., Pedrini G., *Nuove prospettive per la manifattura urbana*, in «EyesReg», 2018, 8, 4 ([www.eyesreg.it/2018/nuove-prospettive-per-la-manifattura-urbana/](http://www.eyesreg.it/2018/nuove-prospettive-per-la-manifattura-urbana/)).
- Goel A., Moussavi N., Srivatsan V.N., *Time to Rethink Off-shoring?*, in «McKinsey Quarterly», 2008, 14, pp. 1-5.
- Gray J.V. e altri, *The Reshoring Phenomenon: What Supply Chain Academics Ought To Know and Should Do*, in «Journal of Supply Chain Management», 2013, 49, 2, pp. 27-33.

- Hedberg A., Šipka S., *The circular economy: Going digital*, Bruxelles, European Policy Centre, 2020.
- Kinkel S., Maloca S., *Drivers and Antecedents of Manufacturing Off-shoring and Backshoring – A German Perspective*, in «Journal of Purchasing & Supply Management», 2009, 15, 3, pp. 154-165.
- Kinkel S., *Trends in Production Relocation and Back-Shoring Activities: Changing Patterns in the Course of the Global Economic Crisis*, in «International Journal of Operations and Production Management», 2012, 32, 6, pp. 696-720.
- Kinkel S., *Future and Impact of Backshoring – Some Conclusions from 15 Years of Research on German Practises*, in «Journal of Purchasing and Supply Management», 2014, 20, 1, pp. 63-65.
- Laplume A.O., Petersen B., Pearce J.M., *Global Value Chains from a 3D Perspective*, in «Journal of International Business Studies», 2016, 47, 5, pp. 595-609.
- Micelli S., *Futuro artigiano. L'innovazione nelle mani degli italiani*, Venezia, Marsilio, 2011.
- Needham C., *Reshoring of EU manufacturing*, European Parliamentary Service, 2014 ([www.eprs.ep.parl.unioni.eu](http://www.eprs.ep.parl.unioni.eu)).
- Pegoraro L., De Propriis L., Chidlow A., *De-globalisation, Value Chains and Reshoring*, in De Propriis L., Bailey D. (a cura di) *Industry 4.0 and Regional Transformations*, New York, Routledge, 2020, pp. 152-175.
- Reshoring Initiative, *Reshoring Initiative Data Report: Reshoring and FDI Boost US Manufacturing in 2015*, 2016 ([www.reshorennow.org](http://www.reshorennow.org)).
- Ricciardi A. e altri, *Strategie di back-reshoring in Italia: vantaggi competitivi per le aziende, opportunità di sviluppo per il Paese*, in «IPE Working Paper», 2015, 5, 16.
- Rossi U., Di Bella A., *Start-up Urbanism: New York, Rio di Janeiro and the Global Urbanization of Technology-based Economies*, in «Environment and Planning A», 2017, 49, 5, pp. 999-1018.
- Savi P., *Trasformazioni recenti della geografia della produzione: il reshoring e la sua diffusione nel contesto italiano*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», 2019, 14, 2, 1, pp. 31-42.
- Sirkin H.L., Zinser M., Hohner D., *Made in America, Again. Why Manufacturing Will Return to the U.S.*, Boston Consulting Group Focus, The Boston Consulting Group, 2011.
- The Economist, *Reshoring manufacturing (special report)*, 19 January 2013.
- UNCTAD, *World Investment Report 2013. Global Value Chains: Investment and Trade for Development*, Ginevra, United Nations, 2013.
- UNCTAD, *World Investment Report 2020. International Production Beyond the Pandemic*, Ginevra, United Nations, 2020.
- Wolf-Powers L. e altri, *The Maker Movement and Urban Economic Development*, in «Journal of the American Planning Association», 2017, 83, 4, pp. 365-376.
- World Trade Organization, IDE-JETRO, OECD, UIBE, World Bank Group, *Global Value Chain Development Report 2019*, Ginevra, World Trade Organization, 2019.

## Il Made in Italy. Dall'*offshoring* al *reshoring*

Brunella Brundu, Silvia Battino<sup>1</sup>

### 1. Introduzione

A partire dal secolo XIX si assiste all'evoluzione del processo di globalizzazione, convenzionalmente suddiviso in tre fasi (Commissione Europea, 2017). Alle più recenti e numerose scelte di convergenza economica spesso, e nei momenti di crisi, si sono riscontrate opzioni di politiche economiche divergenti, se non addirittura autarchiche (Targetti, Fracasso, 2008; Baldwin, 2018; Fracasso, 2018; Derudder, Taylor, 2020).

All'*offshoring*, concretizzato in particolare nei Paesi asiatici, va a sostituirsi, in questi ultimi anni e per alcune aziende, il *reshoring*. Tale pratica, seguita inizialmente dagli Stati Uniti, è stata assecondata da alcuni paesi europei, quale l'Italia<sup>2</sup>, dove si sono avvicinate al fenomeno del *reshoring* particolari tipologie di aziende che producono prodotti di alta qualità, dedicati a una clientela esigente, rappresentata spesso da stranieri che ricercano il marchio Made in Italy, definito d'eccellenza nell'export internazionale (Confindustria, 2020).

La diffusione del covid-19, secondo Confindustria, agisce in modo positivo nei confronti del *reshoring*, sia con la possibilità di accrescere il controllo della catena di produzione, sia con la possibilità di cogliere opportunità di mercato derivanti dalla creazione di nuova domanda che spingono le aziende verso il paese di origine, non potendo attingere dalle disponibilità dei paesi di delocalizzazione. Una nota della Banca d'Italia (Mancini, 2021), invece, pur considerando che lo shock pandemico ha posto in luce la vulnerabilità di catene di approvvigionamento estese su più paesi, evidenzia come la maggior parte delle imprese non abbia ancora avviato una strategia per riportare le proprie attività nei paesi di origine (Giovannetti e altri, 2020).

Di seguito si vuole evidenziare, dopo una breve revisione della letteratura sul tema, l'importanza del *reshoring* e del Made in Italy per l'Italia poiché il brand, che anche durante la crisi economica pre-pandemica ha svolto un ruolo fondamentale nel commercio internazionale contribuendo alla crescita del PIL nazionale, viene indicato quale uno dei settori strategici della ripresa.

### 2. Rassegna della letteratura

La globalizzazione è considerata una delle caratteristiche di mercato più importanti e sfidanti di questo tempo. La diffusa percezione del superamento, anche ideologico, dei confini nazionali ha aumentato l'accessibilità dei mercati, intensificando la concorrenza (Ittersum, 2002). Di conseguenza, è diventato sempre più difficile per le diverse e tante imprese avere successo, in particolare a livello internazionale. In questo scenario competitivo la scelta di internazionalizzare la propria impresa è stata la migliore soluzione in termini di convenienza

<sup>1</sup> Università degli Studi di Sassari. Il presente contributo è frutto della riflessione comune dei due autori, tuttavia a B. Brundu spettano i paragrafi 3, 4 e 5, mentre a S. Battino i paragrafi 1 e 2.

<sup>2</sup> Il primo Paese in Europa è la Gran Bretagna che registra ben 44 rientri nel periodo 2014-2018, seguita dall'Italia – 39 – e dalla Francia – 36 (Eurofound, 2019).



economica e di produttività (Meijboom, Voordijk, 2003; Kliem, 2004; Mudambi, Venzin, 2010). A partire dal suolo americano, durante gli anni Cinquanta e Sessanta del secolo scorso, grazie anche al concatenarsi di altri «avvenimenti» tra cui la Rivoluzione Verde, gli accordi di Bretton Woods, l'avvento del sistema fordista e l'evoluzione della tecnologia, dei trasporti e della comunicazione, si è dato vita alle imprese multinazionali. Tante le imprese che hanno optato per una strategia di offshoring, ovvero il trasferimento di alcune fasi del processo produttivo in un paese dove minori sono i costi di gestione e di produzione e dove persiste una flessibilità dei piani fiscali. La molla motivazionale delle nuove localizzazioni, in particolare delle multinazionali occidentali, è rappresentata soprattutto dalle caratteristiche istituzionali del mercato del lavoro molto più flessibili rispetto ai luoghi di origine e dall'accesso a manodopera specializzata<sup>3</sup> (Mahnke, 2006; Lewins, Peeters 2006; Gray e altri, 2013; Wilkinson e altri, 2014; Mykhaylenko e altri, 2015; Ricciardi e altri, 2015; Johansson, Olhager, 2018; Carluccio e altri, 2019).

Questa strategia delocalizzativa è stata, poi, determinante durante gli anni Ottanta e Novanta in cui si assiste al fenomeno del *global sourcing*. Le imprese decidono di inserire nel processo di offshoring non solo le attività labour intensive, ma ad esempio anche quelle dei servizi, della ricerca e sviluppo o del back office. Durante questa fase della globalizzazione cresce l'integrazione economica grazie ai paesi industrializzati – Stati Uniti, Unione Europea e Giappone – che infittiscono gli investimenti esteri<sup>4</sup>. In un mercato globale fortemente dinamico che va incontro a continui cambiamenti come le differenze culturali, il costo del lavoro, la normativa fiscale, il gusto del consumatore, le aziende nel tempo sono diventate sempre più transnazionali orientate a significativa flessibilità organizzativa e dislocate in diversi luoghi (Vanolo, 2010).

Tuttavia, i cambiamenti su citati, negli ultimi anni, hanno diminuito i vantaggi competitivi acquisiti nei paesi ospitanti e hanno predisposto le imprese a dare avvio ad una nuova strategia produttiva e di approvvigionamento mirata alla rilocalizzazione delle attività e ad un riavvicinamento al paese di origine (Li e altri, 2000; Phau, Chao, 2008). Quest'ultima tendenza, chiamata *reshoring* e iniziata in concomitanza della crisi economica mondiale del 2008, ha spinto le imprese a riorientare parzialmente o totalmente le proprie attività<sup>5</sup> indipendentemente dalle strategie di delocalizzazione precedentemente effettuate (Fratocchi e altri, 2014; Bals e altri, 2016). Come riporta lo studio di Gray e altri (2013), la scelta di ricollocare la propria attività può seguire almeno quattro diversi percorsi in cui è la *governance* del sistema di *operations management* che detta le condizioni di localizzazione<sup>6</sup> (Baroncelli, Belvedere, Serio, 2018). Diversi, poi, i contributi che indicano che la scelta di attivare una strategia di *reshoring* sia conseguente alla scarsa qualità delle componenti del prodotto o del prodotto finale realizzati nei paesi ospitanti – per lo più i casi si riferiscono alle destinazioni asiatiche – e alla mancanza di flessibilità (Kinkel, 2012; Stentoft e altri, 2016; Dachs e altri, 2019). Queste ed altre motivazioni, ben 56, sono state sottolineate nel Report europeo sul futuro del settore manifatturiero (Eurofound, 2019) in cui è emerso, inoltre, che il «made in» anima le aziende, in particolare quelle dell'industria tessile, ad attivare percorsi di *reshoring*. In questo contesto l'effetto «made in» è associato principalmente ai casi studio italiani: secondo l'indagine di Statista (2017), che ha coinvolto 52 Paesi per un totale di 43.034 persone, la percezione dei prodotti dei diversi paesi d'origine – Made in Country Index – MICI – posiziona i beni italiani tra i migliori al Mondo in particolare per le peculiarità del design e per l'unicità<sup>7</sup>.

<sup>3</sup> In alcuni casi la strategia di *offshoring* è stata determinante per penetrare i mercati emergenti (Mutinelli, Piscitello, 1997).

<sup>4</sup> Si forma un mercato globale che dà vita ad accordi – Trattato di Maastricht, MERCOSUR, NAFTA ed altri – e nuove Organizzazioni – World Trade Organization – volte a semplificare ed abbattere ulteriormente i confini.

<sup>5</sup> Ad oggi non esiste una definizione universale di *reshoring* perché i diversi studi nel tempo realizzati hanno messo in luce e coniato nuovi sinonimi tra cui *backshoring* e *back-sourcing*, *inshoring* e *onshoring* (Wan e altri, 2019).

<sup>6</sup> *In-house reshoring* quando l'impresa rientra nel Paese di origine, *reshoring for outsourcing* quando le aziende trasferiscono le attività di produzione a fornitori locali, *reshoring for insourcing* si evidenzia nel momento in cui l'attività produttiva di proprietà estera è trasferita a fornitori locali nel Paese di origine ed infine la strategia di *outsourced reshoring* riferita allo spostamento di attività produttive realizzate da fornitori offshore verso fornitori locali (Gray e altri, 2013; Wan e altri, 2019; Guzmán e altri, 2021).

<sup>7</sup> Secondo il database *European Reshoring Monitor* relativamente al progetto «Eurofound Reshoring in Europe 2014-2018» si contano 253 imprese che hanno perseguito tra il 2014 e il 2018 la strategia di *reshoring*: 218 aziende del settore manifatturiero, 12 per quello dell'informazione e comunicazione e 9 dedicate alle attività finanziarie e assicurative (Eurofound, 2019).

### 3. Il *Country of Origin effect* (COO) e il *Region of Origin* (ROO)

Il fenomeno del *Country of Origin effect* – COO – è oggetto di indagine sin dagli anni Sessanta del secolo scorso, Dichter (1962) e Schooler (1965) produssero i primi studi sul comportamento di acquisto dei consumatori in base al paese di provenienza del prodotto (Andéhn e altri, 2016). Il consumatore, al momento dell'acquisto si basa, infatti, su vari parametri riassunti tuttavia brevemente sull'etichetta/e del prodotto, il paese di provenienza spesso guida la scelta in base alla percezione e alle associazioni fatte col prodotto stesso o con il *brand*, è questa una variabile in grado di influenzare il processo decisionale dei consumatori durante la fase di acquisto. Tuttavia, esistono un maggior numero di variabili da considerare poiché la spesa può essere influenzata anche da prezzo, garanzia, reddito disponibile ecc., che mitigano gli effetti del COO (Verlegh e altri, 1999). Il sempre più avanzato contesto economico ha reso necessaria una classificazione della dimensione del COO che contribuisce a formare l'origine di un prodotto, Vianelli e Marzano (2012), in base alla letteratura in merito, la declinano in *country of design* – COD –, *country of parts* – COP –, *country of assembly* – COA –, *country of brand* – COB –, *country of manufacture* – COM. Il paese d'origine, nel caso in cui il consumatore non conosca il prodotto in maniera diretta, può assumere la funzione di sostituto di informazioni e la sua immagine può rappresentare il *driver* su cui basare le decisioni di acquisto o meno del prodotto e del brand. Questo effetto del COO viene denominato *halo construct* o effetto alone (Vianelli, Marzano, 2012).

Verso la fine del XX secolo si affaccia un nuovo fenomeno: il *Region of Origin* che, utilizzato in particolare dalle PMI dei settori del food e beverage, individua un'area geografica ancor più circoscritta rispetto a uno Stato o paese. Sottolinea caratteristiche locali uniche, consente di produrre un prodotto con caratteristiche specifiche e le PMI locali possono fornire ai propri prodotti un'identità esclusiva (Ostillio, 2021).

La globalizzazione, con la conseguente accessibilità e concorrenza dei mercati, ha reso sempre più difficile il distinguersi delle PMI e la loro sopravvivenza. Per questo motivo una strategia che proponga prodotti con caratteristiche specifiche e dotati di originalità e identità unica utilizzando la regione di origine del prodotto per la commercializzazione può essere vincente nel soddisfacimento della domanda dei consumatori (Ittersum, 2001). A livello europeo il tessuto industriale italiano si distingue, fin dalla metà del Novecento, per la presenza di piccole e medie imprese che partecipano a ogni settore e il cui tratto distintivo è l'eccellenza e gli elevati standard qualitativi, ciò va a definire il «Made in Italy».

I settori del Made in Italy vengono espressi da Muzio e Pisano (2014) secondo due criteri mutuati da Fortis (1998), qualitativo e quantitativo. Il primo criterio, quello qualitativo, corrisponde alle 4 A dell'eccellenza italiane: Abbigliamento-accessori moda, Arredo casa-design, Alimentare-vini e Automazione-metalmeccanica, che rappresentano il saper fare e la tradizione italiana. Il criterio quantitativo contempla, invece, il grado di specializzazione nella produzione di determinati settori.

Il tratto fondamentale della produzione italiana è lo «stile», il commercio è fortemente orientato verso l'estero, il paese è annoverato fra pochi al mondo che per peculiarità e originalità ha condizionato le proprie attività produttive creando valore aggiunto. Il marchio si è affermato come marchio globale, è all'ottavo posto nella classifica mondiale dei cento paesi più performanti con un valore di oltre 1.600 miliardi di dollari all'anno (Benini, 2018).

Nell'era della sostenibilità ambientale, un paese attento come l'Italia ha prodotto il primo schema certificativo nazionale sull'impronta ambientale di prodotto, entrato in vigore con il Collegato ambientale alla Legge di stabilità 2016 (Legge 221/15). Lo schema Made Green in Italy adotta la metodologia per la quantificazione dell'impronta ambientale dei prodotti, è uno strumento volontario che mira alla riduzione dell'impatto ambientale degli stessi durante il loro ciclo di vita, mentre i prodotti agricoli, vengono esplicitamente citati quale categoria prioritaria per cui definire le specifiche per la certificazione<sup>8</sup>.

<sup>8</sup> Made Green in Italy, [www.reteclima.it/made-green-in-italy](http://www.reteclima.it/made-green-in-italy).

#### 4. Dal *reshoring* al *nearshoring*

La globalizzazione ha dato il via al decentramento delle attività produttive all'esterno dell'azienda creando il fenomeno dell'*outsourcing* e della delocalizzazione nei Paesi esteri, l'*offshoring*. Con tali pratiche le catene di forniture globali possono essere dislocate ovunque i fattori di convenienza siano competitivi. La ricerca di mercati del lavoro più flessibili ha coinvolto le multinazionali occidentali e l'industria italiana, le scelte delocalizzative rispondono a necessità di riduzione dei costi che contemplan lavoro a basso costo, aliquote fiscali, tariffe su importazioni ed esportazioni vantaggiose (Muzio, Pisano, 2014).

Dall'ultimo decennio in poi, tuttavia, si è assistito a una controtendenza con il *reshoring*, per cui le aziende stanno procedendo con un rientro in patria delle produzioni, o al massimo in aree più vicine al proprio paese di origine mediante il *nearshoring*. E se inizialmente il *reshoring* pareva fosse prerogativa delle grandi aziende, è stato appurato che ciò sia caratteristica anche delle PMI e non legato, inoltre, a specifici settori (Di Mauro e altri, 2018). Le decisioni relative all'ubicazione di produzione, infatti, sono ormai studiate da varie prospettive, le multinazionali danno ora maggior peso alle questioni della catena di approvvigionamento e ai fattori strategici piuttosto che al solo semplice costo del lavoro (Ellram, 2013).

Alcuni dei paesi emergenti che hanno assistito a una veloce crescita economica, anche in virtù della delocalizzazione dei paesi occidentali, i quali hanno determinato cospicui investimenti diretti esteri – IDE –, hanno agito quali *driver* di tale mutato ordine strategico. La nuova classe di consumatori, definita anche «big spender», ricerca prodotti di alta qualità e apprezza i prodotti del «made in» interamente realizzati nel paese di origine, proprio in ragione di questo alcune aziende hanno ripensato e rilocalizzato la propria produzione (Ricciardi e altri, 2015).

Talvolta, tuttavia, il *reshoring* non implica il rientro dell'intera attività produttiva, spesso essa è dispersa nei diversi paesi poiché ormai le catene di approvvigionamento sono diventate globali.

I casi di *reshoring* registrati a livello mondiale nell'ultimo ventennio si aggirano a oltre 1.400. L'Italia è il secondo paese al mondo, dopo gli Stati Uniti, e il primo in Europa per casi di *back-reshoring*, mentre i paesi maggiormente colpiti fanno parte dell'area sinica, la Cina in particolare. Secondo Confindustria (2020) la rilocalizzazione può rispondere a problemi di sicurezza di forniture in momenti, come quello attuale interessato dalla pandemia da Covid-19, in cui la distanza assume nuovamente importanza sotto vari profili.

Un esempio legato a questa problematica è stato evidente nel momento in cui l'emergenza sanitaria dovuta alla pandemia ha portato a galla tutte le criticità. Il 40% dei farmaci utilizzati nei paesi UE è realizzato, infatti, nei paesi terzi – Cina e India in particolare – in cui il costo del lavoro più basso e i minori vincoli normativi avevano reso più appetibili le localizzazioni delle industrie, ma fortemente penalizzate durante la pandemia sotto il profilo dei trasporti nell'esportazione di tali prodotti vitali evidenziando tutta la gravità della lontananza, da qui la scelta di ritorno nel paese d'origine (Ronchetti, 2021).

#### 5. Considerazioni finali

Nel fermento globale mantenere un equilibrio tra economia e ambiente, a naturale beneficio della società, appare ormai un processo inevitabile. Per troppo tempo l'uomo ha usufruito dell'ambiente naturale teorizzando anche quale esternalità gratuita. Una delle problematiche più impattanti che deriva dall'organizzazione dell'economia in catene di fornitura globali è l'urgenza di un sistema dei trasporti – oltre che di produzione – sostenibile che possa essere compatibile con un'economia mondiale guidata dalla crescita e dalla globalizzazione. Il *back shoring*, ancora relativamente poco praticato, è sì importante sia per abbattere le esternalità negative del trasporto sia per ricreare alcuni tipi di filiere che in paesi come l'Italia sono scomparse da decenni, ma certamente non risolutivo, agirebbe come azione sussidiaria assieme ad altre strategie.

Il *reshoring*, benché si nutra di una folta letteratura, ha ancora punti oscuri mancando di una sistematica raccolta di dati standardizzati, sia di indagini sugli effetti, per esempio, di una nuova territorializzazione da affrontare. La mancanza di una adeguata «politica di Paese» rende questa attività orfana di adeguati pilastri d'appoggio. L'Europa e i suoi paesi, ciascuno in varia misura, necessitano di un consistente piano di investimenti per realizzare la transizione green, anche per partecipare alla ripresa macroeconomico dopo la crisi da Covid-19. Il

nuovo Rapporto di Confindustria (2021) appare meno pessimistico e più fiducioso nella scienza nel contrasto della pandemia e quindi in una ripresa verso prospettive economiche e sociali per Europa e per l'Italia in un mondo che definisce in rapida trasformazione.

## Bibliografia

- Andéhn M., Gloukhovtsev A., Schouten J., *The Country of Origin Effect – Key Issues and Future Direction*, 2016 ([www.researchgate.net/publication/305473373\\_The\\_Country\\_Of\\_Origin\\_Effect\\_-\\_Key\\_Issues\\_And\\_Future\\_Direction](http://www.researchgate.net/publication/305473373_The_Country_Of_Origin_Effect_-_Key_Issues_And_Future_Direction)).
- Baldwin R., *La grande convergenza. Tecnologia informatica, web e nuova globalizzazione*, Bologna, il Mulino, 2018.
- Bals L., Kirchoff J.F., Foerstl K., *Exploring the Reshoring and Insourcing Decision Making Process: Toward an Agenda for Future Research*, in «Operations Management Research», 2016, 9, 3-4, pp. 1-15.
- Baroncelli A., Belvedere V., Serio L., *Il rightsourcing e le strategie di localizzazione delle attività delle imprese. Alcuni casi a confronto*, in *Sima 2018 Conference «Transformative Business Strategies and New Patterns for Value Creation»*, Venezia, 14-15 giugno 2018, Fondazione Cucim, pp. 27-32.
- Benini R., *Lo stile italiano*, Roma, Donzelli, 2018.
- Boffa F., Bolatto S., Zanetti G., *Specializzazione produttiva e crescita: un'analisi mediante indicatori*, in «Working Paper Ceris-Cnr», 2009, 11, 1, pp. 1-36.
- Carluccio J. e altri, *Offshoring and Skill-Upgrading in French Manufacturing*, in «Journal of International Economics», 2019, 118, pp. 138-159.
- Commissione Europea, *Documento di riflessione sulla gestione della globalizzazione*, 2017.
- Confindustria-Centro Studi, *Innovazione e resilienza: i percorsi dell'industria italiana nel mondo che cambia*, Roma, Confindustria Servizi, 2020.
- Confindustria-Centro Studi, *La manifattura al tempo della pandemia. La ripresa e le sue incognite*, Roma, Confindustria Servizi, 2021.
- Dachs B. e altri, *Backshoring of Production Activities in European Manufacturing*, in «Journal of Purchasing and Supply Management», 2019, 25, 3, pp. 1-16.
- Derudder B., Taylor P.J., *Three Globalizations Shaping the Twenty-first Century: Understanding the New World Geography through Its Cities*, in «Annals of the American Association of Geographers», 2020, 110, 6, pp. 1831-1854.
- Di Mauro C. e altri, *Offshoring and Backshoring: A Multiple Case Study Analysis*, in «Journal of Purchasing and Supply Management», 2018, 24, 2, pp. 108-134.
- Ellram L.M., *Offshoring, Reshoring and the Manufacturing Location Decision*, in «Journal of Supply Chain Management», 2013, 49, 2, pp. 3-5.
- Eurofound, *The Future of Manufacturing in Europe*, Lussemburgo, Publications Office of the European Union, 2019.
- Fortis M., *Il made in Italy*, Bologna, Il Mulino, 1998.
- Fracasso A., *Globalizzazione: integrazione, sovranità, conflitti*, in «EconoMia», 2018, 12, 1-20 ([concorsoeconomia.it/wp-content/uploads/2018/12/Fracasso.pdf](http://concorsoeconomia.it/wp-content/uploads/2018/12/Fracasso.pdf)).
- Fratocchi L. e altri, *When Manufacturing Moves Back: Concepts and Questions*, in «Journal of Purchasing and Supply Management», 2014, 20, 1, pp. 54-59.
- Giovanetti G. e altri, *Il ruolo delle catene globali del valore nella pandemia: effetti sulle imprese italiane*, in «Rivista di Politica Economica», 2020, 2, pp. 77-99.
- Gray J.V. e altri, *The Reshoring Phenomenon: What Supply Chain Academics Ought to Know and Should Do*, in «Journal of Supply Chain Management», 2013, 49, 2, pp. 27-33.
- Guzmán Armijos J.A., Solorzano Solorzano S.S., Sánchez González I.P., *Offshoring, reshoring y nearshoring: nuevas tendencias en los mercados ecuatorianos*, in «Atlantic Review of Economics», 2021, 4, 1, pp. 1-13.
- Ittersum K., *The Role of Region of Origin in Consumer Decision-Making and Choice*, The Netherlands-Wageningen, Mansholt Graduate School, 2002.
- Johansson M., Olhager J., *Comparing Offshoring and Backshoring: The Role of Manufacturing Site Location Factors and Their Impact on Post-Relocation Performance*, in «International Journal of Production Economics», 2018, 205, pp. 37-46.
- Kinkel S., *Trends in Production Relocation and Backshoring Activities: Changing Patterns in the Course of the Global Economic Crisis*, in «International Journal of Operations & Production Management», 2012, 32, 6, pp. 696-720.
- Kliem R., *Managing the Risks of Offshore IT Development Projects*, in «EDPACS», 2004, 32, 4, pp. 12-20.
- Lafay G., *The Measurement of Revealed Comparative Advantages*, in Dagenais M.G., Muet P.A. (a cura di), *International Trade Modelling*, Londra, Chapman and Hill, 1992, pp. 209-234.

- Lewin A., Peeters C., *Offshoring Work: Business Hype or the Onset of Fundamental Transformation?*, in «Long Range Planning», 2006, 39, pp. 221-239.
- Li Z.G. e altri, *Global Sourcing, Multiple Country of Origin Facets and Consumer Reactions*, in «Journal of Business Research», 2000, 47, 2, pp. 121-133.
- Mahnke V., *Co-Evolution of Contracts and Capabilities in Offshore Systems Development*, Copenhagen, DRUID Conference, 2006.
- Mancini M., *Le catene del valore e la pandemia: evidenze sulle imprese italiane, Note Covid-19 (17 febbraio 2021)*, Roma, Banca d'Italia, 2021.
- Meijboon B., Voordijk H., *International Operations and Location Decisions: A Firm Level Approach*, in «Tijdschr. Econ. Soc. Geogr.», 2003, 94, 4, pp. 463-476.
- Mykhaylenko A. e altri, *Assessing Offshoring Advantages: What and How to Offshore*, in «Strategic Outsourcing An Int. J.», 2015, 8, 2/3, pp. 262-283.
- Mudambi R., Venzin M., *The Strategic Nexus of Offshoring and Outsourcing Decisions*, in «Journal of Management Studies», 2010, 47, 8, pp. 1510-1533.
- Mutinelli M., Piscitello L., *Tipologie e determinanti degli investimenti diretti industriali italiani nei Paesi dell'Europa centrale e orientale*, in «L'industria», 1997, 18, 1, pp. 89-118.
- Muzio A., Pisano A.A., *L'impatto economico del private equity nel made in Italy*, in «Liuc papers», 2014, 270, pp. 1-36.
- Ostillo M.C., *"Made in": tra COO e ROO*, 2021 ([www.sdabocconi.it/it/sda-bocconi-insight/made-in-tra-coo-e-roo](http://www.sdabocconi.it/it/sda-bocconi-insight/made-in-tra-coo-e-roo)).
- Phau I.E., Chao P., *Country-of-Origin: State of the Art Review for International Marketing Strategy and Practice: Guest Editorial*, in «International marketing Review», 2008, 25, 4, pp. 523-535.
- Ricciardi A. e altri, *Strategie di back-reshoring in Italia: vantaggi competitivi per le aziende, opportunità di sviluppo per il paese*, in «IPE Working Paper», 2015, 5, pp. 1-61.
- Ronchetti N., *Farmaci, piano da 1,5 miliardi per riportare le filiere in Italia*, 2021 ([www.ilsole24ore.com/art/farmaci-piano-15-miliardi-riportare-filiere-italia-AD0jGgEB?refresh\\_ce=1](http://www.ilsole24ore.com/art/farmaci-piano-15-miliardi-riportare-filiere-italia-AD0jGgEB?refresh_ce=1)).
- Statista, *Made-in-Country-Index (MICI)*, 2017 ([www.statista.com/page/Made-In-Country-Index](http://www.statista.com/page/Made-In-Country-Index)).
- Stentoft J. e altri, *Manufacturing Backshoring: A Systematic Literature Review*, in «Operational Management Research», 2016, 9, 3, pp. 53-61.
- Sirkin H.L., Zinser M., Hohner D., *Made in America, Again. Why Manufacturing Will return to the US*, Boston, Boston Consulting Group, 2011.
- Targetti F., Fracasso A., *Le sfide della globalizzazione. Storia, politiche e istituzioni*, Milano, Brioschi, 2008.
- Vanolo A., *Geografia economica del sistema-mondo. Territori e reti nello scenario globale*, Torino, UTET Università, 2010.
- Verlegh P.W.J., Steenkamp J.B.E.M., *A Review and Meta-Analysis of Country of Origin Research*, in «Journal of Economic Psychology», 1999, 20, 5, pp. 521-546.
- Vianelli D., Marzano F.C., *L'effetto country of origin sull'intenzione d'acquisto del consumatore: una literature review*, Working Paper Series del DEAMS, Trieste, EUT, 2012.
- Wan L. e altri, *Entry Modes in Reshoring Strategies: An Empirical Analysis*, in «Purchasing and Supply Management», 2019, 25, 3, pp. 1-10.
- Wilkinson A., Wood G., Deeg R., *The Oxford Handbook of Employment Relations Comparative Employment Systems*, Oxford, Oxford University Press, 2014.



# OMB 5

**Riconfigurazioni geo-economiche e spaziali  
tra Oriente e Occidente: il Mediterraneo conteso**



## Introduzione

Matteo Bolocan Goldstein, Dino Gavinelli<sup>1</sup>

Le difficoltà dell'Unione Europea nell'avanzare una nuova geografia dello sviluppo per la regione mediterranea sono accentuate e rese per certi versi più evidenti dalla recente intraprendenza cinese. Qualsiasi significato venga infatti attribuito alla *Belt and Road Initiative*, avviata dalla Cina a partire dal 2013, sembra difficile negare che essa rappresenti un'inedita proiezione geo-strategica e geo-economica; essendo, tale iniziativa, ricca di effetti materiali e simbolici sull'insieme delle «vie» terrestri, marittime, aeree e digitali che ormai da tempo supportano le interdipendenze economico-commerciali e politiche, *in primis* tra Africa, Asia ed Europa.

In un contesto mediterraneo già segnato da drammatici processi migratori, da forti tensioni geopolitiche ed irrisolti conflitti armati, la sessione affronta il mutamento in corso della geografia economica e politica della regione osservando pure gli effetti degli ingenti flussi finanziari e di merci sugli assetti urbani e spaziali: dalla ri-funzionalizzazione dei porti alle nuove piattaforme logistiche e industriali, dagli investimenti infrastrutturali allo sfruttamento dei giacimenti di risorse energetiche, fino alle strategie degli stati e delle imprese nei diversi contesti.

Siamo dunque in una fase a dir poco controversa della globalizzazione – segnata dai potenti impatti sanitari, economici e geo-politici della crisi pandemica in corso – che viene interpretata da alcuni in chiave di de-globalizzazione o di progressiva regionalizzazione delle dinamiche globali. In questo quadro, la sessione ha promosso una riflessione che si è mossa simultaneamente dall'alto e dal basso: da un lato, mettendo a fuoco i macro-processi che contribuiscono a delineare l'emergere – ma per certi versi sarebbe più corretto dire il riemergere – della centralità asiatica nelle dinamiche dello spazio-mondo; dall'altro lato, confrontandosi con la pluralità di agenti spaziali che operano alle diverse scale e con gli effetti dei loro comportamenti sullo spazio concreto. A un complessivo «movimento nello spazio» caratterizzato da ingenti flussi economici corrisponde infatti un elevato orientamento spaziale nei comportamenti di molti «investitori» e di vari attori strategici – si pensi solo al campo dello *shipping* o della logistica – al quale guardare con rinnovata attenzione analitica.

Questo invito alla discussione ci è parso pienamente colto, e aggiungiamo vivacemente interpretato, dalle adesioni raccolte. I contributi qui presentati ne sono testimonianza e declinano le problematiche avanzate nella call in forma articolata ed estremamente interessante. Tale aspetto rende superfluo dilungarci in un'introduzione che può essere invece l'occasione per sottolineare soltanto due aspetti riferiti alla tematizzazione avanzata, e suscettibili di possibili evoluzioni della riflessione in un lavoro di ricerca collettivo che possa rappresentare il seguito di questa prima occasione congressuale.

Il primo aspetto riguarda lo stesso titolo formulato nella presentazione della sessione e il riferimento al tema delle riconfigurazioni geo-economiche e spaziali «tra Oriente e Occidente». Questo riferimento assai comprensivo – con l'impiego di categorie polivalenti e semanticamente intrecciate – può avere contenuti culturali non solo geografici evidentemente, ma crediamo possa – e debba – rappresentare per noi geografi un terreno fertile di approfondimento e confronto originale con altri saperi. Termini, quali *Oriente* e *Occidente* sono sollecitati oltremodo dagli accadimenti in corso in uno spazio-mondo altamente *conflittuale* e *interdipendente* – si pensi

---

<sup>1</sup> Matteo Bolocan Goldstein, Politecnico di Milano; Dino Gavinelli, Università di Milano.

solo alla drammatica crisi afghana, alla riconfigurazione della nozione di «atlantismo», al ruolo statunitense nel mondo, alla stessa possibilità di tornare a riflettere sull'Europa e dall'Europa in relazione a un Mediterraneo crocevia tra Oriente e Occidente, appunto.

E qui interviene la seconda sottolineatura che volevamo proporre, riferita proprio al «Mediterraneo conteso» che abbiamo voluto indicare come orizzonte della nostra riflessione e analisi. Per noi geografi il Mediterraneo rappresenta innanzitutto *una regione a scala mondiale*, qualcosa di assai diverso da un mero «quadrante geopolitico» – inteso come sezione del mondo –, semmai esso rappresenta un *crocevia geografico in continuo cambiamento*, segnato da linee di faglia molteplici e spazialmente riconoscibili e precisabili. Quindi un *campo generativo di spazialità di varia natura*, agito da una pluralità di soggetti partecipi dei polifonici processi di mondializzazione che a loro volta, agendo, ridefiniscono la nozione e gli stessi limiti e confini della regione mediterranea. A questo proposito, il riferimento alla dimensione «contesa» del Mediterraneo investe simultaneamente sia processi materiali che segnano la contemporaneità di questa regione – pensate solo alle gravi crisi geopolitiche aperte e alle logiche di potenza che le caratterizzano, o ai flussi di migranti e agli equilibri geo-economici –, sia alle dimensioni culturali e simboliche implicate nella pluralità di società, mari e terre che lo stesso Mediterraneo evoca. Insomma, parafrasando una famosa affermazione riferita a Winston Churchill sui Balcani – uno spazio che secondo Churchill produce più storia di quanto sia in grado di consumarne – potremmo concludere affermando che il Mediterraneo dalla nostra prospettiva appaia «uno spazio che produce più geografie di quanto sia in grado di comprendere».

Bene. Precisazioni, queste accennate su «Oriente e Occidente» e sul «Mediterraneo conteso», per richiamare in ultimo la necessità di immaginare il lavoro svolto nell'ambito di questa sessione del XXXIII Congresso Geografico Italiano anche come un passaggio di verifica e specificazione di un possibile lavoro in prospettiva meritevole di attenzione da parte della comunità geografica nazionale.

## Bibliografia

- Bolocan Goldstein M., *Mediterraneo, spazio incongruo*, in «(ibidem), Planum Readings», 2018, 9, 1, pp. 35-38.  
Bradani A., *Oltre la Grande Muraglia. Uno sguardo sulla Cina che non ti aspetti*, Milano, Università Bocconi editore, 2018.  
Gavinelli D., *La nuova via della seta*, in «Via Borgogna 3», vol. 5, Edizioni Casa della Cultura, Milano, 2020, pp. 50-73.  
Khanna P., *Connectography. Le mappe del futuro ordine mondiale*, Roma, Fazi editore, 2016.  
Levy J., *Europa. Una geografia*, Torino, Edizioni di Comunità, 1999.  
Limes - Rivista Italiana di geopolitica, *Mediterranei*, Roma, 2017, 6.

## Il *rimland* e la Nuova Via della Seta: convergenze e spunti critici

Claudia Astarita, Matteo Marconi<sup>1</sup>

### 1. Introduzione

Uno dei temi più indagati negli ultimi anni da studiosi ed esperti di geopolitica e relazioni internazionali è il grandioso progetto cinese noto come *Belt and Road Initiative* – BRI. Nonostante le tante pubblicazioni in merito, è raro trovare in letteratura un tentativo di interpretazione che utilizzi la teoria del *rimland* di Nicholas J. Spykman o qualche altro strumento della geopolitica classica (Elahi, 2015; Gilchrist, 2019; Harper, 2019; Selmier, 2019). Il problema è che questi ultimi sono stati destinati a far parte del museo della scienza ancora prima di essere messi alla prova per indagarne limiti e possibilità. Ciò è accaduto a dispetto dell'enorme interesse generato da queste stesse teorie, impedendo così di valutare criticamente la tenuta pratica di certe impostazioni. Sono stati dedicati relativamente pochi studi all'applicazione del contributo epistemologico e metodologico della geopolitica classica e quei pochi non sempre condotti con la dovuta consapevolezza.

In questo saggio ci interrogheremo su quanto la teoria del *rimland* possa arricchire la nostra visione di BRI e della politica cinese. Il caso della *Belt and Road Initiative* si presenta particolarmente interessante per la nostra dimostrazione perché è un progetto che interessa le aree geografiche corrispondenti al *rimland*. In questo modo, sarà evidente il contributo imprescindibile dei casi studio per valutare l'attendibilità del bagaglio teorico e metodologico della geopolitica classica.

### 2. La *Belt and Road Initiative* nella letteratura occidentale

La teoria del *rimland* può darci un arricchimento nella spiegazione del fenomeno di BRI, che risente dell'impenetrabilità culturale cinese. Un'analisi della letteratura occidentale e di quella cinese ci danno l'idea delle difficoltà interpretative da una parte e delle troppe verità ufficiali dall'altra.

Sono tanti gli autori non cinesi che hanno cercato di spiegare le logiche che hanno portato alla definizione della BRI e gli obiettivi della stessa. In generale, la letteratura anglosassone giustifica la BRI come tentativo cinese di «rilanciare la strategia globale del paese promuovendo allo stesso tempo l'internazionalizzazione della valuta nazionale», di «rafforzare le relazioni diplomatiche migliorando allo stesso tempo l'immagine della Cina nei paesi partner» (Cheng, 2016, p. 310). L'interesse di Pechino per l'Asia centrale è stato interpretato come tentativo di rimpiazzare Mosca come punto di riferimento nella regione (Karrar, 2016), o come uno sforzo per estendere l'influenza della Cina nel cuore dell'Eurasia (Clover, Hornby, 2015).

C'è chi descrive la BRI come una risposta geopolitica al *Pivot to Asia* dell'amministrazione Obama (Cai, 2017). Per Robert S. Ross, questo approccio ha creato le condizioni ideali per portare alla concretizzazione di questo scenario, poiché la politica statunitense, «aggravando inutilmente le insicurezze di Pechino, ne alimenta l'ag-

<sup>1</sup> Claudia Astarita, Sciences Po; Matteo Marconi, Università di Roma «Sapienza».



gressività, minando la stabilità regionale e riducendo gli spazi per la cooperazione» (Ross, 2012, p. 72). Anche l'orientamento normativo della BRI è stato sottolineato in più occasioni: avendo deciso di presentarsi come centro nevralgico di un ordine internazionale alternativo, la Cina ha bisogno di diffondere le proprie norme e preferenze in tutta la regione per aumentare la sua influenza (Wang, 2015).

La BRI è spesso descritta come una strategia geopolitica fondata su una logica economica: «La Cina si sta allontanando dagli strumenti di “potere duro” per favorire l'utilizzo di “strumenti economici strategici”» (Shi, 2015). Questa «governance globale con caratteristiche cinesi» è vista da alcuni come una nuova forma di egemonia. Per questo motivo il sospetto nei confronti delle reali intenzioni cinesi continua ad aumentare, senza considerare l'unanimità degli osservatori non cinesi nel considerare la BRI come un'iniziativa associata a rischi finanziari, di sicurezza e geopolitici elevatissimi.

### 3. La «Belt and Road Initiative» vista dalla Cina

Il famoso discorso con cui il presidente Xi Jinping ha lanciato la BRI nell'ottobre 2009 evidenzia il nesso forte tra BRI e la Via della Seta dell'epoca Han – 206 a.C.-24 d.C. In linea con la narrativa ufficiale, la letteratura cinese presenta la BRI come una «via della seta che ritorna a splendere», uno scheletro economico in grado di rilanciare crescita e sviluppo facilitando il commercio (Li, 2007).

Il piano d'azione di BRI è strutturato attorno a tre obiettivi chiave: incoraggiare lo sviluppo regionale integrando meglio i paesi vicini, rinnovare le capacità industriali della Cina per esportarne poi gli standard tecnologici e ingegneristici e gestire gli eccessi di produzione che esistono nel paese.

Secondo la letteratura cinese, i risvolti di «sviluppo e prosperità condivisi» derivanti da BRI non nascondono alcun programma geopolitico. Nel 2015, l'ambasciatore cinese in Gran Bretagna ha affermato che la BRI viene troppo spesso, e a torto, interpretata come una conferma della teoria dell'*Heartland* di Halford J. Mackinder. Sulla base di questa lettura, la Cina starebbe cercando di ottenere il controllo del cuore dell'Asia centrale per consolidarvi il proprio dominio geopolitico. Per la letteratura cinese questa visione è falsa: «la mente cinese non è mai stata programmata sulla base di logiche di vantaggi geopolitici o geoeconomici», ma ragiona esclusivamente sulla base di «benefici condivisi» (Liu, 2016).

Il vero obiettivo della BRI è quello di migliorare la posizione regionale della Cina. Gao Fei la considera un'iniziativa innovativa volta ad attuare una nuova «Diplomazia di potenza con caratteristiche cinesi» (Gao, 2015). Questo tipo di diplomazia è nota in Cina come «diplomazia di buon vicinato» o «diplomazia delle periferie», una lettura che presenta la Cina come paese disposto ad assistere incondizionatamente i suoi vicini nel loro sviluppo, indipendentemente dal rapporto che gli stessi hanno con Pechino.

La BRI viene quindi ufficialmente riconosciuta come il motore di una nuova «grande strategia» cinese volta a trasformare le relazioni geopolitiche attualmente esistenti nella regione (Zhang, 2014). La sua natura multilaterale e partecipativa la trasformano in quello che gli analisti cinesi definiscono la «seconda grande scoperta geografica che conferma l'ascesa della Cina come potenza responsabile» (Wang, 2017).

### 4. Il *rimland*, condizionamenti e opportunità per un potere globale

Per capire cosa la teoria del *rimland* possa spiegare della BRI dobbiamo necessariamente inserirla nel quadro più generale del sistema di pensiero di Spykman. Secondo Spykman le relazioni internazionali sono dominate dagli attori statali, che pur riconoscendosi tra loro come pari, non hanno altra autorità superiore, per cui la realtà internazionale è anarchica e caratterizzata da un conflitto potenziale permanente (Spykman, 2007, pp. 16-17). L'insicurezza, tipica della politica inter-statale, fa sì che il problema principale di ogni stato sia sopravvivere (Spykman, 2007, p. 19), nel senso di «preservation of territorial integrity and political independence» (Spykman, 2007, p. 17)<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Obiettivi secondari ma comunque funzionali al guadagno di potenza sono l'accesso alle materie prime, ai mercati, a opportunità di investimento, la limitazione dell'immigrazione, l'assimilazione delle minoranze, l'acquisizione di basi navali e in generale la protezione dell'ordine sociale contro forze distruttive (Spykman, 2007, p. 19).



Figura 1. La mezzaluna interna o marginale è il *rimland* (Lorot, 1997, p. 21).

La sopravvivenza degli Stati è basata sulla capacità di esercitare potenza. La potenza degli Stati dipende innanzitutto dai fattori geografici «classici»: 1. i condizionamenti e le opportunità offerti dallo spazio materiale, ovvero la forma, la disposizione degli spazi terrestri sul globo e il clima; 2. la disponibilità di risorse naturali (Spykman, 1943, p. 5); 3. ma anche dalla posizione relativa di un paese rispetto ad altre potenze.

L'equilibrio di potenza è instabile (Spykman, 2007, p. 465), ciò non impedisce però di ricercare, proprio grazie alla geografia, delle regolarità nelle relazioni internazionali (Zajec, 2016, p. 508). Il rapporto più significativo tra potenza e fattori geografici lo troviamo, secondo Spykman, in una specifica fascia territoriale, il *rimland*. È la porzione del litorale costiero della massa continentale eurasiatica che riunisce le quattro grandi penisole dell'Eurasia, ovvero l'Europa, il Medio Oriente, l'India e la Cina (Spykman, 1944, p. 37). Qui si concentrano la maggior parte della popolazione e delle ricchezze del mondo.

Secondo Spykman il potere si addensa, dal punto di vista della geografia materiale, nell'emisfero nord del nostro pianeta grazie a una distribuzione più abbondante di terre con un clima temperato o comunque sub-tropicale, più adatte per lo sviluppo dell'agricoltura (Spykman, 2007, p. 42). A sua volta, tra le due masse continentali dell'emisfero boreale, il Nord America e l'Eurasia, c'è una differenza sostanziale di forme. L'Eurasia ha uno sviluppo longitudinale notevolmente superiore e ciò le permette di ospitare un quantitativo di terre temperate o sub-tropicali di gran lunga superiore rispetto a qualunque altro continente. Dette aree sono principalmente distribuite lungo le regioni costiere e proprio per i motivi suesposti saranno anche le più popolate al mondo. Gli Stati sono più potenti se riescono ad addensare un maggiore quantitativo di popolazione, ma solo se accompagnato da un maggiore sviluppo agricolo e industriale (Spykman, 1944, p. 29). Lo sviluppo industriale, a sua volta, dipende dalla disponibilità di materie prime e dall'avanzamento tecnologico (Spykman, 1944, p. 29). Sebbene il *rimland* abbia delle caratteristiche unitarie, ciò non comporta immediatamente unità in senso politico (Spykman, 1994, p. 45). Le potenze del *rimland* non hanno antagonisti naturali, né una caratterizzazione strategica univoca (Zajec, 2016, pp. 418-425). L'appartenenza di un paese al fronte marittimo o continentale non è così scontata per Spykman, né dettata esclusivamente dalla geografia (Spykman, 1938b, p. 225). È quindi possibile, anzi storicamente evidente, che le potenze del *rimland* si alleino con le potenze marittime o continentali contro altre potenze del *rimland* (Spykman, 1944, p. 43 e p. 51).

Dal punto di vista strategico, il *rimland* è un'area anfibia, può difendersi altrettanto bene sia dalle potenze marittime che da quelle continentali: «Its amphibious nature lies at the basis of its security problems» (Spykman, 1944, p. 41). La potenza marittima per eccellenza, secondo Spykman, sono gli Stati Uniti, mentre di contro la Russia/Unione Sovietica rappresenta al meglio il concetto di potenza continentale. Tuttavia, per il controllo del *rimland* hanno un valore strategico particolare le isole e i territori posti subito all'esterno dell'Eurasia. Sono

la Gran Bretagna, l'Africa, il Giappone e l'Australia: «The surrounding string of marginal and mediterranean seas which separates the continent from the oceans constitutes a circumferential maritime highway which links the whole area together in terms of sea power» (Spykman, 1944, p. 38).

Il *rimland* ha due punti focali strategici in corrispondenza della penisola europea e della massa cinese. Se due potenze divenissero egemoni in entrambe queste aree allora potrebbero puntare all'egemonia globale. Sia la potenza continentale che quella marittima, infatti, si troverebbero escluse dai mercati più importanti del mondo, con ricadute pesanti in termini di potenza relativa.

## 5. La posizione cinese nel *rimland*

Ricapitolando, secondo Spykman ogni Stato agisce nell'agone internazionale allo scopo di sopravvivere. Le costanti che maggiormente influenzano la vita degli Stati sono i condizionamenti e le opportunità offerti dallo spazio materiale, le risorse naturali e la posizione relativa del paese. La capacità di esprimere potenza è condizionata anche dallo sviluppo tecnologico, essenziale nella competizione internazionale. Tutto questo non completa il quadro degli elementi che Spykman analizza per ricostruire le costanti della politica internazionale, ma li restringe all'essenza dell'azione politica, ovvero la ricerca della sopravvivenza.

Se applichiamo queste tre costanti alla Cina ne risulta un quadro strutturalmente favorevole. Sotto i primi due aspetti, la Cina è un paese riccamente dotato di risorse naturali, nonché ben situato tra le caratteristiche climatiche e morfologiche del *rimland*. Questo le ha consentito un invidiabile sviluppo agricolo, capace di dare sostentamento a masse enormi. La spazialità relazionale, poi, spiega perché la Cina durante l'epoca moderna si era interrata: a causa dei pericoli provenienti dall'entroterra il colosso asiatico era stato spinto a rivolgere verso il continente le proprie preoccupazioni. Ciò, nonostante la presenza di un lunghissimo fronte costiero. Altri fattori inibitori delle potenzialità marittime cinesi, nello stesso periodo, furono la mancanza di preparazione tecnologica e di flussi commerciali tali da giustificare mezzi di trasporto più evoluti (Spykman, 1938, p. 222). Queste precisazioni sono essenziali, perché il superamento dell'anomalia marittima cinese, come la definisce Spykman, è uno degli obiettivi fondamentali di BRI. Lo sviluppo tecnologico messo in campo dalla Cina negli ultimi decenni, insieme alla crescita esponenziale dei traffici commerciali nel Sud-Est asiatico, hanno dato ai cinesi le basi economiche e tecnologiche sulle quali costituire nuovamente una potenza marittima. Rispetto al XIX e al XX secolo sono cambiati gli elementi interni – lo sviluppo tecnologico –, gli elementi di contesto – il traffico commerciale –, ma anche il quadro internazionale, che non presenta più minacce concrete su terra. Da qui, prendono forma le basi su cui la Cina può ripensare il proprio posizionamento geopolitico fondamentale. Sul tema della marittimità cinese Spykman scrisse note importanti perché era conscio che il Paese sarebbe tornato a giocare un ruolo decisivo nell'equilibrio di potenza globale solo una volta sviluppata nuovamente la dimensione marittima: «China will be a continental power of huge dimensions in control of a large section of the littoral of that middle sea. Her geographic position will be similar to that of the United States in regard to the American Mediterranean. When China becomes strong, her present economic penetration in that region will undoubtedly take on political overtones» (Spykman, 2007, p. 469).

Solo una potenza che abbia una dimensione anfibia può giocare un ruolo di primo piano nel *rimland*.

Studiando le costanti di lungo periodo che condizionano la politica e portano gli Stati ad avere comportamenti prevedibili e ripetitivi in funzione della sopravvivenza, possiamo comprendere il rapporto tra BRI e le dinamiche di potere ricorsive nel *rimland*. Per sopravvivere lo Stato si configura innanzitutto come un'organizzazione militare che persegue obiettivi strategici dal punto di vista geografico (Spykman, 1939a, p. 391). Ad esempio, l'occupazione dell'intero corso di un fiume o la tendenza a cercare lo sbocco al mare. Questi obiettivi sono delle costanti che gli Stati ricercano ricorsivamente nella loro azione (Spykman, 1939a, p. 395).

Tra gli obiettivi ricorrenti, ci interessa la possibilità che uno Stato si espanda sulla circonferenza di un mare marginale – come il Mediterraneo e il Mar Cinese Meridionale –, ossia sul suo litorale (Spykman, 1939b, p. 602). L'espansione circonferenziale coinvolge sia il mare che la terra, in un processo speculare spiegato dalla necessità di protezione reciproca delle rotte e della terraferma (Spykman, 1939b, p. 603). Se applichiamo questo discorso al *rimland* scopriamo che le aree maggiormente importanti da controllare sono il litorale europeo e quello estremo orientale, compresi i rispettivi mari interni, ossia il Mediterraneo e il Mar Cinese Meridionale

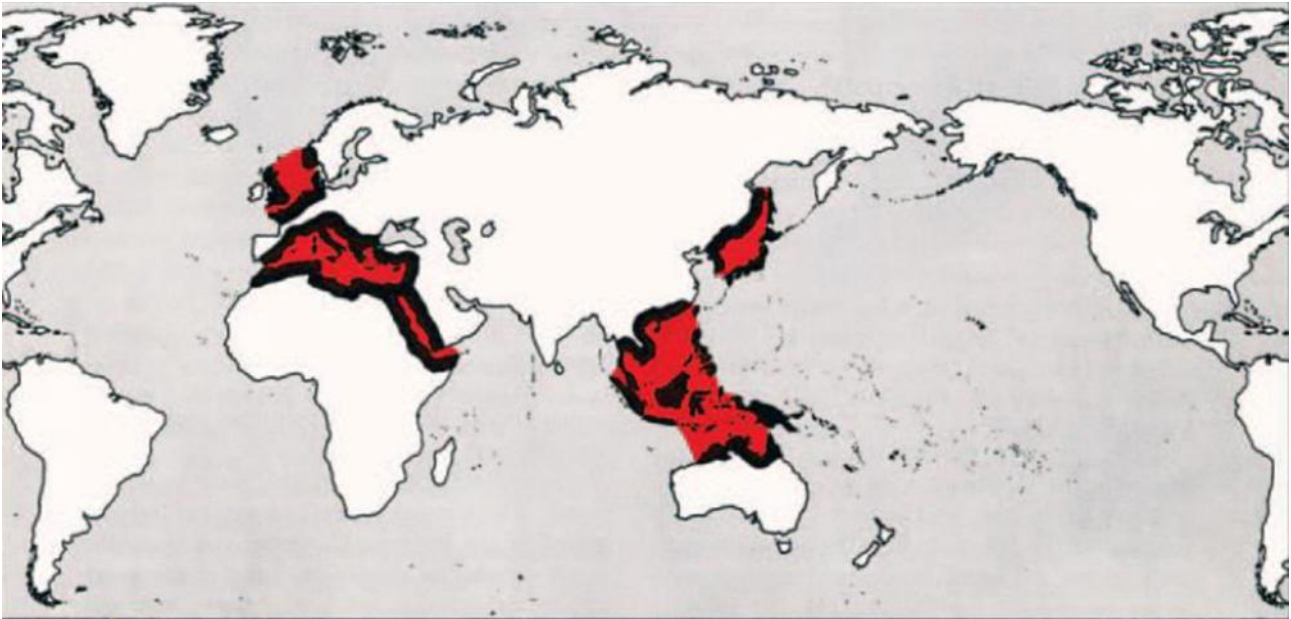


Figura 2. Le aree marittime chiave della massa eurasiatica (Spykman, 1944, p. 55).

(Spykman, 1944, p. 45). Rilevanza legata alla notevole concentrazione di interessi economici, politici e sociali in queste regioni.

Spykman non pensava a strategie espansive che prevedessero la conquista dell'intero *rimland*, in ossequio alla sua impostazione regionalista. Gli altri litorali non erano sullo stesso piano, ma per questioni che possiamo presumere congiunturali, ossia che l'India non fosse ancora sufficientemente sviluppata – nonché indipendente – e il Medio Oriente non avesse ancora rilevanza strategica nell'estrazione di combustibili fossili. Oggi l'importanza dei litorali eurasiatici all'interno del *rimland* sarebbe più equilibrata. Partendo dal Mar Cinese Meridionale o dal Mediterraneo, gli interessi economici, poi politici e sociali, correranno lungo l'anello che rende più efficienti le comunicazioni tra i due maggiori poli geopolitici della massa eurasiatica, che a sua volta presenta la maggiore densità globale dal punto di vista politico, economico e sociale. La ricerca di una connessione geopolitica tra i due mari interni sarà inevitabile.

Tirando le somme di tutto il discorso, è difficile non notare le similitudini tra le riflessioni di Spykman e la strategia cinese sulla BRI, ossia il piano espansivo che la porta a diventare sempre più rilevante lungo i mari marginali dell'Eurasia. La proiezione cinese tenta di egemonizzare il Mar Cinese Meridionale e costituisce basi militari lungo la via della seta marittima. Il presidio della costa eurasiatica è un presupposto fondamentale per sviluppare una forma di controllo sulle stesse penisole e i commerci che avvengono via mare su questo itinerario.

Se la Cina riuscirà ad imporsi sul Mar Cinese Meridionale, dunque diventare una compiuta potenza anfibia, avrà le risorse per esercitare un ruolo rilevante lungo tutto l'arco marginale. Lo sviluppo sul mare circonferenziale consentirà poi di giungere a un potere globale, non solo regionale.

## 6. Limiti e possibilità della teoria del *rimland*

Dovendo tirare delle conclusioni, è evidente che il sistema spykmaniano, quando correttamente applicato, riesce a rendere dinamiche di potere tanto alla scala globale che regionale. Spykman valorizza il fatto che le due penisole eurasiatiche, Europa e Cina, siano due aree a grande densità abitativa e di ricchezza. Caratteristiche importanti per la comprensione delle relazioni di potere che riguardano queste regioni.

Alla capacità di mettere in luce le differenziazioni spaziali, si contrappone però un limite. Il sistema spykmaniano è stato-centrico, sebbene in modo non esclusivo, e quindi riesce difficilmente a restituire tutta la complessità della politica contemporanea.



Si pensi al fattore culturale, che Spykman considera ma non mette al centro delle sue analisi. Oggi la situazione sembra assumere toni ben diversi, dove per i paesi europei l'ostacolo culturale è decisivo per stabilire rapporti preferenziali con gli Stati Uniti piuttosto che con la Cina.

La crisi della politica moderna e delle sue radicali distinzioni dentro/fuori, sopra/sotto, scienza/politica, ma anche cultura/politica, ha sancito un ritorno di fiamma del fattore socio-culturale in politica. Basti pensare, a semplice titolo d'esempio, al fenomeno del risveglio etnico, che caratterizza negli ultimi quarant'anni le relazioni internazionali. Oppure si pensi a quanto sia difficile, oggi, a un paese musulmano, ignorare il fatto religioso nella conduzione dei propri rapporti esterni.

Gli attori principali della politica spykmaniana rimangono gli Stati moderni, che fondano la loro esistenza sulla salvaguardia della sopravvivenza/potenza delle proprie istituzioni. Obiettivo che in una politica più fluida come quella attuale rischia di far sottovalutare il ruolo delle pratiche socio-culturali nella rappresentazione dell'altro e nella determinazione del confine tra amicizia e inimicizia.

Sia che si voglia essere in accordo con queste affermazioni o meno, è comunque evidente che non è possibile spiegare la politica internazionale soltanto con i sistemi della razionalità orientata alla potenza/sopravvivenza, ma è necessario un contributo ermeneutico più ampio.

## Bibliografia

- Cai P., *Understanding China's Belt and Road Initiative*, Lowy Institute for International Policy, 2017 ([www.lowyinstitute.org/publications/understanding-belt-and-road-initiative](http://www.lowyinstitute.org/publications/understanding-belt-and-road-initiative)).
- Cheng L., *Three Questions on China's "Belt and Road Initiative"*, in «China Economic Review», 2016, 40, pp. 309-313.
- Clover C., Hornby L., *China's Great Game: Road to a New Empire*, in «Financial Times», 12 ottobre 2015 ([www-ft-com.acces-distant.sciencespo.fr/cms/s/2/6e098274-587a-11e5-a28b-50226830d644.html#axzz49ZdE38IN](http://www-ft-com.acces-distant.sciencespo.fr/cms/s/2/6e098274-587a-11e5-a28b-50226830d644.html#axzz49ZdE38IN)).
- Elahi M.M., *Heartland and Rimland Theories in CPEC Perspective: Strategic Interplay in 21st Century*, in Butt K.M., Siddiqi M.U.A. (a cura di), *Proceedings of International Conference on CPEC*, Lahore, GC University, 2015, pp. 34-39.
- Gao F., *The One Belt, One Road and the Major-country Diplomacy with Chinese Characteristics* [Zhongguo Tese Daguo Waijiao Shijiao xia de «Yidai Yilu»], in «Economic Science» [Jingji Kexue], 2015, 3, pp. 10-12.
- Gilchrist M., *The Great Game Reinvigorated: Geopolitics, Afghanistan, and the importance of Pakistan*, in «The Strategy Bridge», 12 agosto 2019 ([thestrategybridge.org/the-bridge/2019/8/12/the-great-game-reinvigorated-geopolitics-afghanistan-and-the-importance-of-pakistan](http://thestrategybridge.org/the-bridge/2019/8/12/the-great-game-reinvigorated-geopolitics-afghanistan-and-the-importance-of-pakistan)).
- Harper T., *China's Eurasia: The Belt and Road Initiative and the Creation of a New Eurasian Power*, in «The Chinese Journal of Global Governance», 2019, 5, pp. 99-121.
- Karrar H.H., *The Resumption of Sino-Central Asian Trade, c. 1983-94: Confidence Building and Reform along a Cold War fault Line*, in «Central Asian Survey», 2016, 35, 3, pp. 334-350.
- Li Q., *Sichouzhilu de xinshiming: nengyuan zhanlue tongdao-woguo xibei yu zhongya guojia de nengyuan hezuoyu anquan* [The New Mission of the Silk Road: An Energy Strategic Channel-energy Cooperation and Security Cooperation of Northwestern China with Central Asian States], in «Xi'an Jiaotong Daxue Xuebao» [journal of Xi'an Jiaotong University], 2007, 27, 2, pp. 77-83.
- Liu W.D., *Yidai yilu zhanluede rensi wugu* [The Misconceptions of One Belt, One Road], in «Guojia xingzheng xueyuan xuebao» [Journal of the National School of Administration], 2016, 1, pp. 3-6 ([www.cnki.com.cn/Article/CJFDTotal-LJXZ201601005.htm](http://www.cnki.com.cn/Article/CJFDTotal-LJXZ201601005.htm)).
- Lorot P., *Storia della Geopolitica*, Trieste, Asterios, 1997.
- Ross R.S., *The Problem with the Pivot: Obama's New Asia Policy Is Unnecessary and Counterproductive*, in «Foreign Affairs», 2012, 91, 6, pp. 70-82 ([www.foreignaffairs.com/articles/asia/2012-11-01/problem-pivot](http://www.foreignaffairs.com/articles/asia/2012-11-01/problem-pivot)).
- Shi Y.H., *China's Complicated Foreign Policy*, in «European Council on Foreign Relations», 31 marzo 2015 ([www.ecfr.eu/article/commentary\\_chinas\\_complicated\\_foreign\\_policy311562](http://www.ecfr.eu/article/commentary_chinas_complicated_foreign_policy311562)).
- Spykman N.J., *Geography and Foreign Policy II*, in «The American Political Science Review», 1938, 32, 2, pp. 213-236.
- Spykman N.J., Rollins A.A., *Geographic Objectives in Foreign Policy I*, in «The American Political Science Review», 1939 (a), 33, 3, pp. 391-410.
- Spykman N.J., Rollins A.A., *Geographic Objectives in Foreign Policy II*, in «The American Political Science Review», 1939 (b), 33, 4, pp. 591-614.
- Spykman N.J., *America's Strategy in World Politics. The United States and the Balance of Power*, New Brunswick (NJ), Transaction publishers, 2007 (prima edizione: New York, Harcourt, 1942).
- Spykman N.J., Nicholl H.R., *The Geography of the Peace*, New York, Harcourt, 1944.



- Travis Selmier Li W., *Why Chinese Leaders Are Reading Mackinder. Infrastructural Investment and Geopolitics in "the Heartland"*, 2019 ([www.researchgate.net/publication/334171335](http://www.researchgate.net/publication/334171335)).
- Wang Y., *China Connects the World: What Behind the Belt and Road Initiative*, Pechino, China Intercontinental Press, 2017.
- Wang Y., *How to Understand President Xi's Upgraded Major Power's Diplomacy* [Ruhe lijie Xi dada shengjiban daguo waijiao], in «The Paper», 21 dicembre 2015 ([www.thepaper.cn/newsDetail\\_forward\\_1411510](http://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_1411510)).
- Zajec O., *Nicholas John Spykeman. L'invention de la géopolitique américaine*, Parigi, PUPS, 2016.
- Zhang Y., *Guoji Zhixu he Zhongguo Waijiao* [International Order and China's Diplomacy], in «Shijie Zhishi» [World Affairs], 2014, pp. 25-27.

## La Nuova Via della Seta: relazioni e opportunità per il Kazakistan

Carla Ferrario<sup>1</sup>

### 1. Introduzione

La *Belt and Road Initiative* – BRI – precedentemente denominata *One Belt, One Road* è stata annunciata dal Presidente cinese Xi Jinping nel settembre 2013, proprio in Kazakistan durante una visita di Stato. Il neopresidente, tenne un discorso presso l'Università Nazarbaev di Astana, nel quale dichiarò l'intenzione di creare una cooperazione tra la Repubblica Popolare Cinese e i diversi stati dell'Asia centrale per costruire una «Zona economica della Via della Seta», *Silk Road Economic Belt* – SREB – (Gavinelli, 2018, p. 17).

La BRI ha una forte valenza globale e porta con sé implicazioni geopolitiche di vasta portata. Il progetto ha lo scopo di collegare la Cina con l'Europa, l'Africa e il Medio Oriente con strade, ferrovie e vie d'acqua e, grazie a un decisivo miglioramento della connettività in Asia, con i lontani mercati di sbocco e di acquisto delle materie prime dell'area compresa tra l'Artico e l'Oceano Indiano, Pacifico e Atlantico (Nurgaliyev, 2020).

L'iniziativa è un ambizioso progetto a lungo termine di sviluppo economico e commerciale che si inserisce nel cosiddetto «Sogno Cinese», un insieme di strategie che prevedono un futuro migliore per la Nazione e per i suoi cittadini (Gavinelli, 2019, p. 825). La BRI riveste un'importanza notevole sia per il numero di Stati di Asia, Africa ed Europa coinvolti – circa sessantacinque – sia per i risvolti politici, sociali e finanziari che il progetto implica a livello nazionale e mondiale.

Originariamente, la Cina si era posta come fine quello di migliorare la connessione infrastrutturale, via mare e via terra, con i principali mercati europei ed in particolare quelli dell'Europa occidentale. In seguito, ha esteso le sue ramificazioni sia in prospettiva geografica, includendo i mercati di Africa e Asia, sia in termini di obiettivi, perseguendo non solo l'aumento della connettività e dell'integrazione internazionale sul piano infrastrutturale, logistico e commerciale, ma anche culturale, energetico e finanziario. Divenendo così un vero e proprio strumento di politica estera (Amighini, Sciorati, 2019, p. 1).

Molti Paesi sono stati attratti dall'iniziativa poiché in essa vedono l'opportunità di rafforzare i propri scambi commerciali e le proprie vie di comunicazione, grazie alla realizzazione di infrastrutture marittime e terrestri e di grandi opere – quali aeroporti, porti, reti digitali, oleodotti e gasdotti (Gavinelli, 2019, p. 825).

L'iniziativa non è solo la somma di singoli progetti, ma una strategia di ampia portata geografica, politica, finanziaria e sociale.

Nell'ultimo decennio del secolo scorso si è assistito a un significativo cambiamento nel sistema economico mondiale, non solo per l'intensificazione dei processi di globalizzazione e internazionalizzazione, ma anche per il predominio della *leadership* economica unipolare dell'Occidente guidato dagli Stati Uniti (Tadini, 2019, p. 801).

Il crollo dei mercati finanziari statunitensi ed europei nel 2007 ha fatto emergere le fragilità e le contraddizioni delle economie occidentali. Molti equilibri sono cambiati, la Repubblica Popolare Cinese ha acquisito un peso finanziario e produttivo tale da incidere fortemente sulla catena di produzione del valore a livello mondiale. La

<sup>1</sup> Università del Piemonte Orientale.

Cina non considera più gli Usa e l'Europa come modelli da imitare poiché la loro economia non appare più solida e prospera. Il colosso asiatico non ha più nulla da «imparare» dall'Occidente e si conclude quella fase che alcuni studiosi chiamano dell'«autoaffermazione» (Galelli, 2020, p. 27). Questa nuova consapevolezza si è tradotta nella messa in atto di nuove strategie basate sul concetto di «nuove relazioni tra grandi Paesi» riferendosi a Russia, Stati Uniti e Unione Europea e a nuove alleanze in campo economico e politico (*ibidem*, p. 29). Grazie a questa recente visione della politica economica estera, la Cina diviene più attiva e intraprendente anche con i Paesi limitrofi. La Nuova Via della Seta rappresenta la più alta espressione del dinamismo cinese. Il Presidente Xi Jinping all'inizio utilizza il termine «strategia» che viene poi sostituito con quello di «iniziative», poiché quest'ultimo non evoca azioni belliche come il precedente (*ibidem*, p. 28).

Per quanto riguarda l'area dell'Asia Centrale, l'intento della BRI è quello di istituire nuove relazioni economiche e realizzare una fitta rete di infrastrutture di trasporto e logistiche di ampia portata, al fine di incrementare la cooperazione tra Stati.

Per l'Asia centrale, l'aiuto cinese porta con sé alcune criticità. Nella visione cinese di BRI, la costruzione di infrastrutture dovrebbe naturalmente stimolare gli investimenti, aumentare il buon governo e favorire l'emergere di nuovi settori economici terziari che richiedono competenze umane di alto livello. Gli Stati dell'Asia centrale, tuttavia, continuano a confrontarsi con un ambiente imprenditoriale problematico, corruzione endemica e fuga di cervelli che minaccia il miglioramento del loro capitale umano (Marlene, 2018, p. XI).

I prestiti della Cina stanno contribuendo a una grave spirale del debito in Asia centrale. Nel 2018, circa il 40% del debito pubblico del Kirghizistan e il 50% di quello del Tagikistan è con istituzioni bancarie cinesi – principalmente, China Export-Import Bank e Exim Bank. Le conseguenze non sono solo finanziarie, ma anche politiche ed evidenziano una netta supremazia del colosso asiatico rispetto ai suoi *partner* (Toktomushev, 2018, p. 80).

Esiste anche una reticenza culturale legata ad antiche paure radicate nelle società centro-asiatiche, diffuse dai *tabloid* russi già dagli anni Novanta, sul rischio di un massiccio afflusso di migranti cinesi in Asia centrale. I numeri disponibili smentiscono in modo convincente il mito di una tale ondata migratoria (Marlene, 2018, p. XI), ma nei tre Paesi di confine con la Cina, Kazakistan, Kirghizistan e Tagikistan si avverte nell'opinione popolare una certa ostilità nei confronti del colosso asiatico, derivante proprio dai migranti cinesi che secondo gli autoctoni si stabiliranno nel loro Paese, toglieranno lavoro alla gente del posto – in particolare nell'agricoltura – e sposteranno le donne locali (Burkhanov, 2018, p. 159).

Un altro timore è legato alla rivendicazione cinese delle terre di frontiera e alla creazione di nuove dispute sugli accordi di confine. Nel caso specifico del Kazakistan ci sono tensioni irrisolte con la Cina sui due fiumi transfrontalieri, l'Ili e l'Irtysh, e la questione Uigura (Duarte, 2018, p. 18).

## 2. La posizione geopolitica del Kazakistan nella regione centro-asiatica

Tra gli «*Stan Countries*» il Kazakistan svolge un ruolo chiave per la realizzazione dei progetti della BRI; è un fulcro per le attività commerciali e per i collegamenti di trasporto nel continente eurasiatico, grazie alla sua posizione strategica, all'estensione geografica e alle riserve energetiche (World Bank, 2020, p. 1).

La Cina considera il Kazakistan cruciale per il transito, una fonte di energia e un vicino con cui relazionarsi per mantenere il controllo sull'instabile provincia dello Xinjiang, in relazione alla questione della minoranza Uigura – si veda oltre nel prossimo paragrafo. Ha investito miliardi nelle infrastrutture energetiche e di trasporto nel Paese, già prima della BRI. Allo stesso tempo, il Kazakistan è il più stretto alleato della Russia in Asia. Il peso di Mosca e i legami sociali, economici, politici e militari con l'ex «padrone» sono molto forti (*ibidem*, p. 3). Inoltre, tra gli Stati dell'Asia Centrale è quello che ha instaurato buone relazioni economiche e politiche sia con l'Occidente sia con l'Asia Orientale.

Nel 1991, dopo il crollo dell'Unione Sovietica, il Paese ha affrontato i problemi tipici della transizione. La politica economica attuata dal Primo Ministro post indipendenza, Nazarbaev Nursultan, è orientata alla liberalizzazione e alla privatizzazione, portata avanti ancora oggi dall'attuale, Kassym Jomart Tokayev. Mentre il sistema politico del Kazakistan è autoritario, il regime ha perseguito una politica economica abbastanza liberale e ha mantenuto alcuni elementi dello stato sociale, in modo tale che una parte della ricchezza si riversasse

sulla popolazione. I livelli di reddito medio sono alla pari con quelli della Russia e quindi superiori a quelli degli altri Paesi della regione e della Cina. Il Kazakistan produce il 60% del prodotto interno dell'Asia centrale (Zogg, 2018, p. 2).

Il PIL cresce soprattutto grazie alle esportazioni di petrolio, gas, carbone e ferro. I principali *partner* sono l'Unione europea e la Cina. Per quanto riguarda le importazioni sono la Russia e, sempre, la Cina i maggiori mercati di riferimento – fig. 1.

Fino agli anni Sessanta e Settanta del secolo scorso la produzione si attestava su livelli bassi; dopo l'indipendenza, grazie alle compagnie petrolifere estere, la produzione kazaka è cresciuta notevolmente superando nel 2003 la soglia di un milione di barili al giorno. Nel 2019 il Kazakistan ha dichiarato di possedere riserve di petrolio greggio per oltre trenta miliardi di dollari, la seconda più grande dotazione in Eurasia dopo la Russia e la dodicesima più grande al mondo – fig. 2.

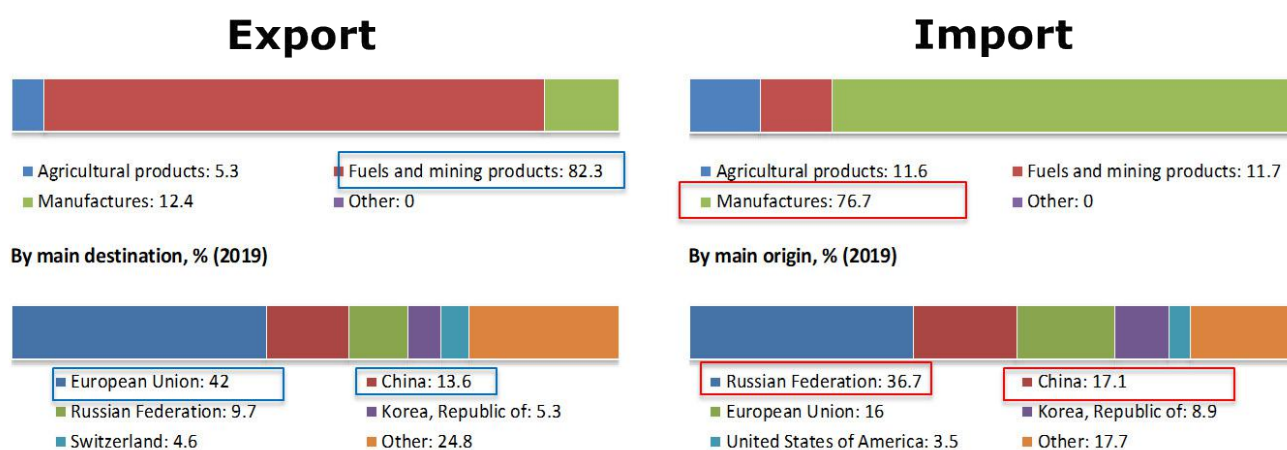


Figura 1. Import e export in miliardi di dollari (2019). Fonte: World Trade Organization, Trade Profiles 2020.

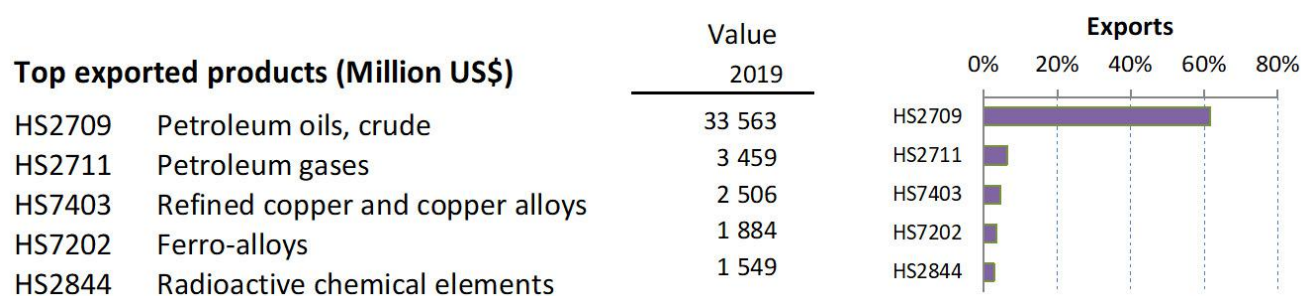


Figura 2. Produzione di combustibili e minerali in miliardi di dollari (2019). Fonte: World Trade Organization, Trade Profiles 2020.

Il Kazakistan possiede anche diversi giacimenti; i più importanti sono quello *onshore* di Tengiz e Karacanak e quello *offshore* di Kashagan – fig. 3. Quest'ultimo, posto al largo della costa settentrionale del Mar Caspio è il più grande deposito petrolifero conosciuto al di fuori del Medio Oriente ed è il quinto al mondo in termini di riserve (EIA, 2019, p. 1).

I giacimenti appena citati sono anche ricchi di gas naturale, la maggior parte dei quali viene però riutilizzato nei pozzi per aumentare la resa dell'astrazione del petrolio, solo il 35% viene esportato, in particolare verso la Russia per essere raffinato, in quanto è ricco di zolfo (*ibidem*, p. 6). Inoltre, il Kazakistan è il primo produttore di uranio e possiede alcuni dei più grandi giacimenti al mondo di rame, fosforite, zinco e oro. La ricchezza di minerali non solo lo rende un Paese importante dal punto di vista geo-economico – le entrate prodotte da questo settore sono aumentate nonostante la conseguente vulnerabilità dei mercati e dei prezzi globali –, ma porta anche la sua economia a essere fortemente legata al settore estrattivo (Zogg, 2019, p. 2).





Figura 3. Le principali riserve minerarie del Paese. Fonte: elaborazione a cura dell'autrice su carta De Agostini ([www.deagostinigeografia.it](http://www.deagostinigeografia.it)).

Il governo è consapevole di questa eccessiva dipendenza e negli ultimi anni ha cercato di attuare politiche per diversificare la propria economia. Già prima dell'annuncio della BRI, aveva spesso sottolineato la necessità di promuovere l'agricoltura e perseguire progetti infrastrutturali per favorire il commercio e far diventare il Kazakistan uno snodo commerciale e di transito (Zogg, 2019, p. 2). Una maggiore connettività per il più grande Stato senza sbocco sul mare è fondamentale ed è stata affrontata anche da istituzioni multilaterali come la Banca Europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo e la Banca Asiatica di Sviluppo. Quest'ultima, per esempio, ha ad oggi investito cinque miliardi di dollari in Kazakistan in progetti stradali, ferroviari e di generazione di energia (*ibidem*, p. 2).

Con il presidente Nazarbayev, il Kazakistan ha avviato una serie di iniziative per promuovere la sua immagine all'esterno e ha perseguito una politica estera equilibrata per creare buoni rapporti con molte potenze mondiali, scopo che ha cercato di realizzare aderendo a diverse istituzioni multilaterali regionali, quali l'Unione Economica Eurasiatica – EAEU – guidata dalla Russia, l'Organizzazione del Trattato di Sicurezza Collettiva – CSTO –, l'Organizzazione per la Sicurezza e la Cooperazione in Europa – OSCE – e l'Organizzazione di Shanghai Organizzazione per la Cooperazione – SCO – (*ibidem*, p. 2).

Le relazioni del Kazakistan con il suo vicino settentrionale, la Russia, sono strette, anche se non del tutto per scelta; condivide con lui il confine più lungo del mondo, interessi economici e collegamenti di trasporto, come oleodotti e ferrovie.

I russi nel Paese rappresentano una minoranza – circa un quarto –, ma la lingua e i media da essi gestiti sono molto diffusi. Le eredità dell'Unione Sovietica e la vicinanza culturale, in particolare tra la popolazione urbana, sono ancora forti. I rapporti con l'Occidente, invece, sono in gran parte limitati alla vendita dell'energia e alla creazione di accordi per la sicurezza nell'area. Alcune multinazionali europee e statunitensi detengono grandi quote nel settore degli idrocarburi del Kazakistan, per il quale la loro tecnologia si è rivelata cruciale. Infatti, attualmente, come già evidenziato pocanzi, un terzo delle esportazioni va verso l'Unione Europea, gran parte delle materie prime come petrolio greggio e minerali.



### 3. Il Kazakistan e la BRI

A partire dalla metà degli anni Novanta, i legami tra Kazakistan e Cina si sono intensificati e la BRI ha dato un'ulteriore spinta a tale rafforzamento.

Per il Kazakistan, la realizzazione degli obiettivi del progetto rappresenta un elemento importante che gli permetterebbe di rafforzare la sua posizione di snodo di transito tra est e ovest e rafforzare il ruolo dell'*hub container* di Khorgos. Quest'ultimo, posto al confine tra i due paesi, è una *joint venture* kazako-cinese, il più grande porto a secco del mondo e un progetto di punta della BRI. Attualmente e principalmente attraverso Khorgos, il Kazakistan gestisce il 70% delle merci transitate via terra tra la Cina e l'Unione europea.

Le attività della Cina in Kazakistan sono guidate principalmente da tre motivazioni: sicurezza energetica, diversificazione delle rotte commerciali e stabilità nella regione dello Xinjiang.

La Cina è un importante importatore di energia e sta cercando di diversificare le fonti di offerta. Attualmente la quota più rilevante di idrocarburi è importata dall'Africa e del Medio Oriente e arriva in Cina attraverso lo Stretto di Malacca, in acque dominate dagli Stati Uniti e dai suoi alleati. I corridoi BRI rappresenterebbero la modalità per l'approvvigionamento via terra. L'alleanza con il Kazakistan è fondamentale per raggiungere tale progetto sia come fornitore, in particolare di petrolio e uranio, sia come area di transito, ad esempio per il gas del Turkmenistan.

Anche dal punto di vista kazako l'incremento della connettività e l'intensificazione dei collegamenti infrastrutturali rappresentano degli elementi importanti. Grazie alla BRI, il Paese potrebbe potenziare le infrastrutture stradali e ferroviarie (World Bank, 2020, p. 8). Attualmente i trasporti risultano alquanto deficitari, sebbene i progetti di miglioramento della rete ferroviaria e stradale siano iniziati prima della BRI. Quest'ultima ha accelerato il processo di miglioramento, dando al Kazakistan nuove opportunità sia per incrementare i trasporti sia per cercare di colmare il divario interno. Infatti, esiste una forte differenza tra aree urbane e le regioni petrolifere, che possiedono infrastrutture tendenzialmente adeguate, e il resto della Nazione sottodimensionato. Nel 2020 il Kazakistan si è posizionato al centocinquesimo posto – su centonovanta paesi – nella classifica del *Trading Across Borders* e al settantunesimo in quella del *Logistics Performance Index* della World Bank (2020, p. 7). Il primo indicatore, che valuta i tempi e i costi del processo documentale doganale e di trasporto nazionale delle merci – importate ed esportate – e il secondo, che misura le prestazioni logistiche, in termini di movimentazione merci, evidenziano *performance* negative che incidono sull'efficienza nel commercio.

La creazione dei corridoi previsti dal progetto cinese potrebbe essere anche l'occasione per diversificare l'economia, rendere il Paese meno dipendente dalle esportazioni di materie prime e percepire nuove entrate. I settori estrattivi sono ad alta intensità di capitale e come tale non generano molta occupazione, oltre al fatto che i legami con i restanti comparti dell'economia sono deboli e non contribuiscono ad aumentare la produttività. La diversificazione economica deve essere seguita da una migliore competitività che può essere raggiunta anche grazie a un sistema di infrastrutture efficiente e di qualità, ben integrato con quello internazionale, capace di generare introiti da poter destinare allo sviluppo degli altri settori.

Lo sbocco verso ovest, inoltre, non solo favorirebbe le esportazioni, ma consentirebbe alla Cina di sviluppare il suo *hinterland* largamente trascurato, compresa la provincia dello Xinjiang, al confine con le repubbliche dell'Asia centrale. Nell'area è presente una minoranza musulmana, gli uiguri, molto legata al Kazakistan. Considerati dal governo di Pechino come sovversivi e animati da sentimenti estremisti e separatisti, (Sciorati, 2021, p. 3) gli uiguri rappresentano per la Cina una minaccia per la pace della regione. Per Pechino, la creazione di buoni rapporti con il Kazakistan è fondamentale per i suoi interessi interni perché potrebbe distendere le attuali tensioni con la minoranza mussulmana (*ibidem*, p. 4).

### 4. La BRI, il Kazakistan e il Mediterraneo

La *Belt and Road Initiative* è la risposta a un percorso di riposizionamento della Cina nell'economia globale. L'iniziativa è un'importante piattaforma per la cooperazione internazionale e rispecchia il nuovo approccio allo sviluppo e la nuova strategia diplomatica cinese. In questo disegno l'Asia, e in particolare la Cina, verranno integrate all'Europa e all'Africa attraverso una fitta rete di infrastrutture – trasporti, telecomunicazioni, impianti

energetici, integrazioni finanziarie e politiche – che daranno origine a due vie. La prima è quella terrestre, la cosiddetta *Silk Road Economic Belt*, composta da diversi corridoi che, partendo dalla Cina, attraversano l'Asia centrale e arrivano al cuore dell'Europa. La seconda è quella marittima della *Twenty-First Century Maritime Silk Road*: le tratte che la compongono collegheranno gli *hub* portuali cinesi con l'Oceano Indiano e il Mediterraneo, passando attraverso gli stretti di Malacca e di Suez.

Le rotte terrestri della Nuova Via della Seta avranno importanti riflessi sul Mediterraneo poiché la sua posizione geograficamente strategica è fondamentale distribuire le merci asiatiche e per i manufatti europei destinati a essere esportati nel resto del mondo.

Di particolare rilevanza per l'Italia è, ad esempio, il nuovo ponte Eurasiatico – *New Eurasian Land Bridge* –, uno dei quattro corridoi terrestri che collegano Asia ed Europa. Tale progetto, che attraversa il Kazakistan, mira ad aprire nuovi canali di cooperazione e nuove rotte logistiche sul percorso Cina-Europa (Saltybayev, 2018, p.77), a facilitare l'accesso ai mercati della regione e a diversificare le fonti di approvvigionamento energetico, rappresentando un'opportunità anche per i paesi del Mediterraneo.

## 5. Conclusioni

Già crocevia delle antiche Via della Seta e delle Spezie, di imperi e di popolazioni, l'Asia Centrale torna alla ribalta con la fine del bipolarismo; in particolare, con gli «*Stan Countries*» dell'Asia Centrale ex-sovietica.

Per il Kazakistan, la Nuova Via della Seta rappresenta una sfida importante, poiché diventa il mezzo per sviluppare l'economia, per migliorare il benessere sociale, per dotarsi di un sistema infrastrutturale efficiente e per potenziare la cooperazione internazionale. Quest'ultima rappresenta un aspetto rilevante, perché ha dato l'opportunità al Paese di instaurare, direttamente o indirettamente, un buon numero di relazioni diplomatiche. Infine, una più efficiente rete infrastrutturale andrà a favorire i rapporti commerciali con i paesi dell'UE e, in particolare, con quelli del Mediterraneo.

La recente crisi kazaka nei primi giorni di gennaio 2021, tuttavia, ha dimostrato ancora una volta in modo drammatico la fragilità socio-politica dell'Asia centrale.

## Bibliografia

- Amighini A., Sciorati G., *Fact Checking BRI, la nuova via della seta*, Milano, ISPI, 21 settembre 2019 ([www.ispionline.it/it/pubblicazione/fact-checking-bri-la-nuova-della-seta-23784](http://www.ispionline.it/it/pubblicazione/fact-checking-bri-la-nuova-della-seta-23784)).
- Burkhanov A., *The Impact of Chinese Silk Road Strategy on National Identity Issues in Central Asia. A Media Review*, in Marlene L. (a cura di), *China's Belt and Road Initiative and its Impact in Central Asia*, Washington D.C., The George Washington University, Central Asia Program, 2018, pp. 153-161.
- Duarte P., *China in the Heartland: The Challenges and Opportunities of OBOR for Central Asia*, in Marlene L. (a cura di), *China's Belt and Road Initiative and its Impact in Central Asia*, Washington D.C., The George Washington University, Central Asia Program, 2018, pp. 11-20.
- EIA – U.S. Energy Information Administration, *Background Reference: Kazakhstan*, Last Updated: January 7, 2019 ([www.eia.gov/international/content/analysis/countries\\_long/Kazakhstan/pdf/kazakhstan\\_bkgd.pdf](http://www.eia.gov/international/content/analysis/countries_long/Kazakhstan/pdf/kazakhstan_bkgd.pdf)).
- Galelli B., *La Cina in otto parole*, Bologna, Il Mulino Upm, 2021.
- Gavinelli D., *One Belt One Road: la riapertura delle Vie della Seta o un nuovo percorso geopolitico per la Cina?*, in «Geography Notebooks», 2018, 1, pp. 15-26 ([www.ledonline.it/Geography-Notebooks](http://www.ledonline.it/Geography-Notebooks)).
- Gavinelli D., *La Belt and Road Initiative: le dimensioni strategiche e regionali dell'iniziativa*, in Cerutti S., Tadini M. (a cura di), *Mosaico/Mosaic*, Firenze, Società di Studi Geografici (Collana «Memorie geografiche», 17), 2019, pp. 825-831.
- Marlene L., *Introduction. China's Belt and Road Initiative. Quo Vadis?*, in Marlene L. (a cura di), *China's Belt and Road Initiative and its Impact in Central Asia*, Washington D.C., The George Washington University, Central Asia Program, 2018, pp. X-XII.
- Nurgaliyev B., *China's Belt and Road Initiative: Kazakhstan and Geopolitics*, in «The Astana Times», 3 June 2020 ([astanatimes.com/2020/06/chinas-belt-and-road-initiative-kazakhstan-and-geopolitics/](http://astanatimes.com/2020/06/chinas-belt-and-road-initiative-kazakhstan-and-geopolitics/)).
- Saltybayev Y., *BRI and Kazakhstan. Challenges and outlooks of China's Grand strategy in Central Asia*, in «Horizons: Journal of International relations and sustainable Development», 2018, 10, pp. 76-85 ([www.jstor.org/stable/10.2307/48573478](http://www.jstor.org/stable/10.2307/48573478)).

- Sciorati G., *Cina: la questione uigura nello Xinjiang*, Milano, ISPI, 2021 ([www.ispionline.it/it/print/pubblicazione/cina-la-questione-uigura-nello-xinjiang-23987](http://www.ispionline.it/it/print/pubblicazione/cina-la-questione-uigura-nello-xinjiang-23987)).
- Tadini M.,  *Mercati emergenti e multipolarismo: le recenti dinamiche del sistema economico globale*, in Cerutti S., Tadini M. (a cura di), *Mosaico/Mosaic*, Firenze, Società di Studi Geografici (Collana «Memorie geografiche», 17), 2019, pp. 801-808.
- Toktomushev K., *One Belt, One Road: A New Source of Rent for Ruling Elites in Central Asia?*, in Marlene L. (a cura di), *China's Belt and Road Initiative and its Impact in Central Asia*, Washington D.C., The George Washington University, Central Asia Program, 2018, pp. 77-85.
- World Bank, *South Caucasus and Central Asia Belt and Road Initiative – Kazakhstan, Country Case Study*, Washington DC., © World Bank, 2020 ([openknowledge.worldbank.org/handle/10986/34117](https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/34117) - License: CC BY 3.0).
- Zogg D., *Kazakhstan: A Centrepiece in China's Belt and Road*, in «CSS Analyses in Security Policy», 2019, World Trade Organization, Trade Profiles, 2020 ([https://www.wto.org/english/res\\_e/booksp\\_e/trade\\_profiles20\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/trade_profiles20_e.pdf)) 249, pp. 1-4.

## Il Mediterraneo in un'analisi geopolitica

Giuseppe Bettoni<sup>1</sup>

### 1. Introduzione

Il Mediterraneo ha una rappresentazione storica ricca e soprattutto contrastata. Il contrasto deriva dal fatto che questo mare, essendo il punto d'incontro di tre continenti molto attivi sin dall'antichità, ha inevitabilmente alimentato numerose rappresentazioni. Qui il termine rappresentazione dobbiamo intenderlo in molte maniere, certamente quello lacostiano (Lacoste, 1993, p. 4) ma nemmeno in maniera dissimile dal *discourse* a cui si fa riferimento in un articolo che marcherà la nascita della *critical geopolitics* (Ó Tuathail, Agnew, 1992) traghettando con esso, in realtà, tutta la geografia in quello che viene definito post-strutturalismo.

Il Mar Mediterraneo è, come vedremo, l'unico insieme marino che al tempo stesso è definibile come spazio sociale e dove la «rappresentazione» che ne viene realizzata è frutto del sovrapporsi degli immaginari di tutti i popoli che vi si affacciano. Questo «mare» in realtà non aveva nome nell'antichità perché era l'unico mare conosciuto, avrà avuto probabilmente molti nomi ma non quello che conosciamo oggi. La definizione di «mediterraneo» arriverà molto tardi, in realtà ben oltre la fine dell'Impero Romano. Se è Isidoro di Siviglia che cominciò a definirlo come tale nel VI sec. d.C., in realtà non dobbiamo confondere l'uso del termine «mediterraneo» come qualificativo con l'uso dello stesso come nome proprio. La parola mediterraneo, infatti, è usata inizialmente per definire un mare tra le terre ma non per questo esisteva una costruzione precisa dell'immaginario che lo riguarda. Perché è questo tipo di rappresentazione «geografica» che dobbiamo andare a esplorare, quando, cioè, il Mediterraneo diventa il prodotto geografico di un'immaginazione producendo delle «geografie» così come Knox e Pinch lo attribuiscono alle diverse «geografie sociali urbane» (Knox, Pinch, 2013, p. 3), solo che nel nostro caso la densità delle reti sociali non si articola nello spazio urbano ma sul bacino del mare Mediterraneo. È questo immaginario contrastante, frutto della rappresentazione che ogni popolo che vi si affaccia ha, che porterà alla rappresentazione del Mediterraneo in quanto tale, come noto a noi oggi. Per secoli questo mare viene visto come ricca rete di scambio tra i diversi popoli. Diventerà nel XVIII secolo un oggetto di studio che lentamente comincerà a interessare molto studiosi di campi diversi, ma saranno dei geografi quelli che più che mai contribuiranno a questo cambiamento, cercando quelle correlazioni tra elementi naturali e elementi umani.

### 2. Un insieme geografico marino ricco di contrasti

Ricordiamo qui che il Mar Mediterraneo ha caratteristiche molto meno omogenee di quello che ci viene spesso proposto. Non solo il livello di aridità e delle temperature è diverso, ma questa diversità è lungi dall'essere omogenea nel Nord del Mediterraneo come dovrebbe esserlo nel Sud. Vi sono aree del Sud della Spagna e del Sud dell'Italia che sono decisamente più calde ed aride di aree del Marocco e dell'Algeria, con l'importante

<sup>1</sup> Università «Tor Vergata» di Roma.



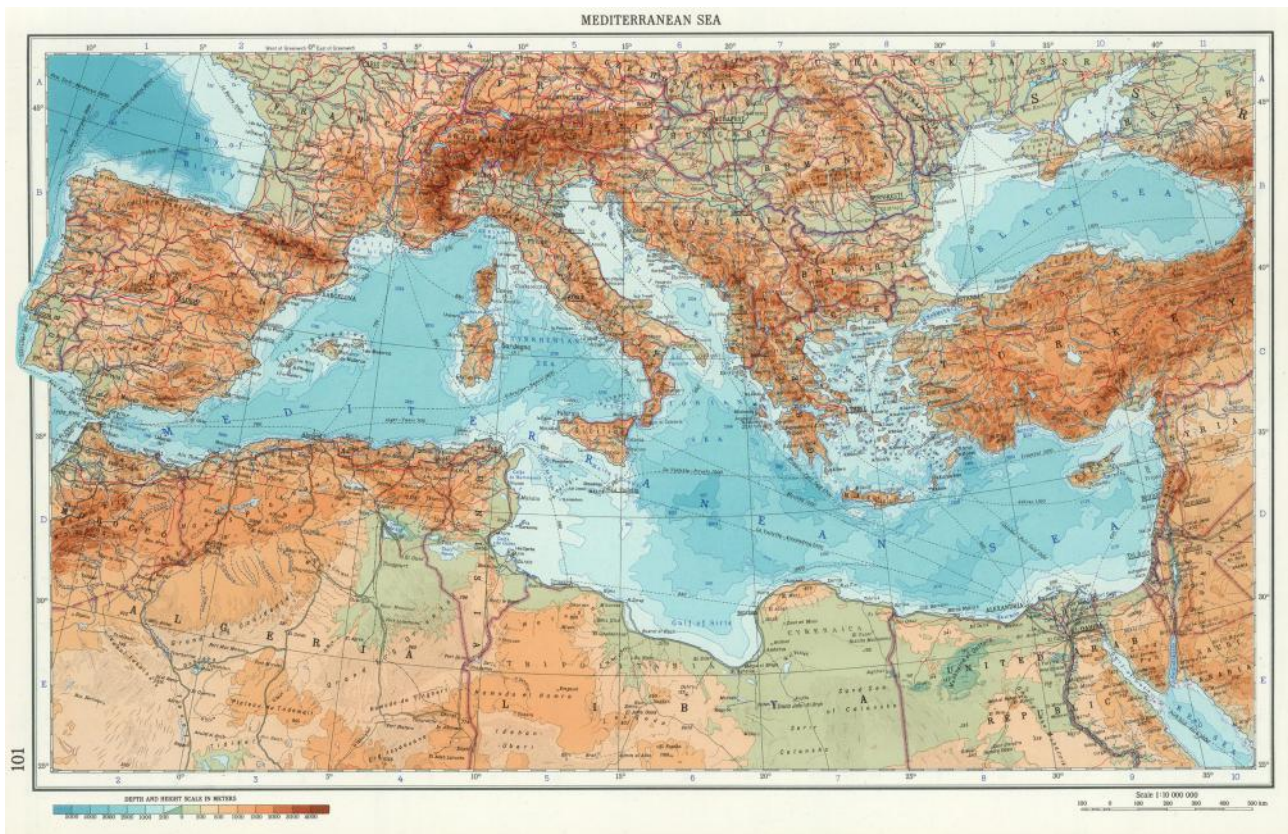


Figura 1. Cartografia fisica del Mediterraneo. Fonte: USSR, 1967, p. 101.

differenza – che esamineremo più avanti – dei rilevanti lavori di irrigazione che vengono fatti, fin dall'antichità, nella riva Nord. Le differenze fisiche tra le due sponde sono di grande importanza. La parte nord è infatti caratterizzata da tre penisole: quella iberica – che racchiude Spagna e Portogallo –, quella italiana e quella ellenica. A queste tre dobbiamo aggiungere la penisola della Turchia che delimita ad est il bacino del Mar Nero che attraverso lo stretto dei Dardanelli si unisce al Mediterraneo. Queste penisole sono a loro volta circondate da insiemi insulari di una certa importanza, sia per quanto riguarda la Grecia e la Turchia, così come sul lato occidentale con le Baleari o ancora la Sicilia. La proiezione delle penisole verso sud fa sì che, nonostante l'estensione del Mar Mediterraneo sia di circa 4.000 km da ovest a est, nella sua proiezione nord-sud tra territori europei meridionali e territori africani vi siano spesso anche solo 100 o 150 km di larghezza; lo spazio più ampio è rappresentato dal Golfo di Sirte con circa 600 Km. Possiamo praticamente affermare che il Mediterraneo vede certamente una proiezione e un uso maggiormente europeo, cosa che viene spesso trascurata nelle diverse analisi (Lacoste, 2006, p. 45).

Quanto appena scritto riguarda l'aspetto più prettamente fisico ma esiste anche un importante aspetto di tipo naturale che avrà un grande ruolo nell'affermazione del concetto di «Mediterraneo»: quello climatico. Sarà principalmente Elisée Reclus alla fine del XIX secolo, a parlare del clima Mediterraneo come elemento di mediazione tra il clima Europeo e il calore proveniente dall'Africa (Reclus, 1876, p. 33). È questo rapporto tra un'area geografica caratterizzata da un insieme marino e una caratteristica come quella del clima che comincerà a fare apparire un insieme «umano» e non solo. Emerge così il concetto di un «clima mediterraneo» che diventerà un elemento importante nella costruzione del concetto di «Mediterraneo» perché è nello stesso periodo che si cominciano a incrociare le informazioni di natura fisica di un territorio, con le informazioni di natura umana. In quello stesso periodo comincia ad emergere una geografia umana che avrà un ruolo determinante nella nascita del Mar Mediterraneo (Ruel, 1991, p. 8). Sarà proprio Elisée Reclus a fare del Mar Mediterraneo non solo un insieme dove i popoli si incontrano e commerciano – ne farà infatti prima di tutto un insieme economico – ma soprattutto lo presenterà come «patria» dei popoli mediterranei, come un vero e proprio «valore» (Ruel, 1991, p. 9). Insomma, l'invenzione del Mediterraneo arriva fino ai nostri giorni pur-



troppo con costruzioni culturali spesso date per scontate ma che veicolano aggressività, esclusione. Per molti diventa divisione quando per altri viene spesso presentata come «passerella», unione. Si andrà dalla divisione tra latinità e mondo ellenico fino a quella ancora più diffusa tra il Nord e il Sud. Questa rappresentazione viene rinvigorita poi, dopo gli attentati al World Trade Center del 2001, quando viene utilizzato il lavoro di Samuel Huntington. Si confonde quella che sarebbe una frattura planetaria tra le cosiddette «civiltà» (Huntington, 1996) con una vera e propria linea di fronte che vedrebbe nel Mediterraneo la zona più pericolosa. Ma in realtà la cosa è alquanto diversa.

### 3. Lo scontro delle civiltà nel Mediterraneo

Non torniamo sull'intero lavoro di Huntington, occorre però precisare che uno degli aspetti fondamentali, particolarmente rivolto alle popolazioni del mondo islamico, è la grande crescita demografica che avrebbe prima o poi portato alla ricerca di nuovi spazi di sviluppo e di insediamento. Questo, nel quadro di una presupposta vittoria dei valori dell'occidente (Fukuyama, 1992), avrebbe dovuto portare a nuovi tipi di conflitto ma quello – presupposto – della civiltà islamica viene indicato, erroneamente, come prodursi nel Mediterraneo. Da qui una visione dicotomica e manichea di un Sud islamico pronto a invadere il Nord cristiano/occidentale. Questa opposizione Nord/Sud è alimentata ininterrottamente dall'11 settembre del 2001 e molti hanno rappresentato la sponda Sud del Mediterraneo come «abitata da oltre 300 milioni di persone pronte ad invaderci» e sarebbe solo grazie alla presenza della VI flotta USA nel Mediterraneo se così non è stato<sup>2</sup>. Se però esaminiamo con attenzione una carta geografica, ci renderemo conto che la pressione demografica di cui parla Huntington, di certo non ha luogo nel Mediterraneo. Sono, infatti, paesi come Indonesia e Malesia, per citarne alcuni, che conoscono una pressione demografica diventata oramai insostenibile, che potrebbero vedere importanti movimenti di popolazione. Ma questi non sono vicini dell'Italia bensì, come sappiamo, sono parte delle Isole della Sonda che hanno come vicini paesi come Vietnam, Cambogia, Filippine, Cina, insomma riguarda più che altro quello che viene chiamato «mediterraneo Asiatico» (Lacoste, 2001, p. 18). Paesi come Libia, Algeria, Tunisia, nonostante con importanti zone aride, non hanno certo un problema di pressione demografica. Al contrario sono estremamente poco abitati rispetto alla maggior parte delle altre zone del mondo. C'è invece un inquietante parallelismo, in tutti e tre i Mediterranei descritti da Yves Lacoste: tutti vedono l'attraversamento di una linea che divideva, una volta, dal «Terzo Mondo». Si tratta di una sorta di linea di frattura che più che caratterizzare civiltà o religioni, riguarda invece ricchezza e sviluppo. Questa linea, in particolare nel XX secolo, correva a livello planetario e attraversava, tra altre zone, anche il Mediterraneo. Col tempo, particolarmente con la caduta dell'URSS, questa linea è diventata meno netta man mano che si va verso Est. Il Mediterraneo invece sembra ancora rappresentare una zona di «chiara frattura» tra il Nord e il Sud. In realtà è molto frutto di una rappresentazione che cerca di rappresentare omogeneità laddove probabilmente non ce n'è. Anche a livello economico, fino agli anni Sessanta aree intere dell'Italia Meridionale, o della Spagna così come il sud del Portogallo e della Grecia, avevano livelli di ricchezza molto distanti dalle aree o dai paesi immediatamente più a nord, in pratica non troppo distanti da quella differenza che oggi noi attribuiamo alla sponda meridionale del Mediterraneo.

### 4. Il Mediterraneo: dal Terzo Mondo all'antagonismo religioso?

Altra caratteristica che prendiamo in considerazione è quella religiosa. È certamente vero che i Paesi della facciata Sud sono a schiacciante maggioranza musulmani – a parte l'importante comunità cristiano copta d'Egitto – mentre il Nord sembrerebbe dover essere la facciata in «opposizione» cristiana. A questo proposito vanno precisate alcune cose. La prima è certamente la pressione demografica, la seconda invece è la popolazione di confessione islamica presente nella parte Nord.

<sup>2</sup> Si tratta di un'affermazione fatta da Antonio Martino, ex-Ministro della difesa, in una serata nel programma televisivo «Porta a Porta».

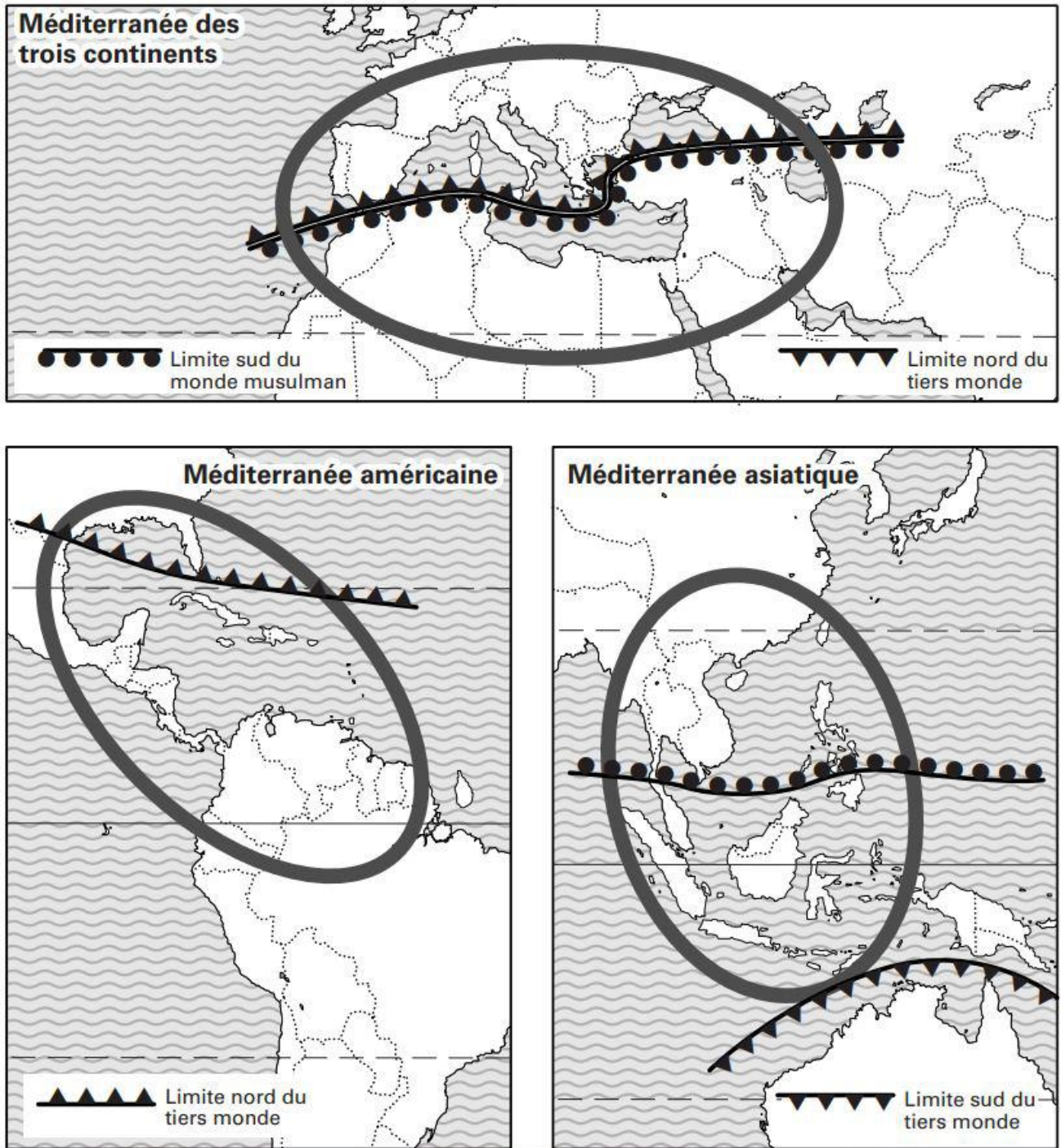


Figura 2. I tre Mediterranei del Mondo. Fonte: Lacoste, 2001, p. 19.

Al 2022 si conta nei paesi del Nord Africa una popolazione di 254.108.440 (Worldometer, 2022) mentre la popolazione dei paesi della facciata nord ammonta all'incirca a 276.981.815 – la sponda Est, cioè il Vicino Oriente conta 48.286.186 abitanti – (Worldometer, 2022). A questo si è spesso aggiunto l'argomento della diversità della curva di crescita dove a un Sud in forte crescita e a maggioranza giovane, si opponeva un Nord che invece era sempre più anziano e in declino. Questo è statisticamente ancora vero – la percentuale di anziani nella parte Nord è del 20% all'incirca sul totale della popolazione mentre supera di poco il 5% nella sponda Sud – ma con una convergenza sia nella curva di crescita che nella percentuale di popolazione anziana che è, in qualunque simulazione, sempre più convergente (Doignon, 2019).

Quanto alla frattura religiosa tra cristiani da una parte e musulmani dall'altra, secondo il Pew Research Center i musulmani nei 27 paesi Europei, in Gran Bretagna, Norvegia e Svizzera, sono oltre 27 milioni, escludendo paesi come Albania, Bosnia, Montenegro e, ovviamente, Turchia; secondo le previsioni e le diverse velocità di crescita possibili, dovrebbero essere all'incirca 35 milioni nel 2050 (Mitchell, 2017). L'Islam è una religione che fa pienamente parte della cultura europea, per la presenza in Spagna o in Italia, alla quale aggiungere la presenza antichissima nell'Est dell'Europa. Quindi anche questa contrapposizione è in realtà strumentalizzata, da una parte come dall'altra, e non possiamo considerarla come un fronte di conflitto, anche perché dovremmo poi concretamente vedere dove e come questi conflitti si potrebbero manifestare. Al momento in cui scriviamo l'unico conflitto che colpisce l'Europa e il Mar Nero – che è parte dell'insieme Mediterraneo da un punto di vista geopolitico – riguarda Russia e Ucraina. Un conflitto che vede opporsi cristiani ortodossi tra loro – la chiesa moscovita contro quella autocefala dal 2018 dei Kiev – e eventualmente quella tra gli uniati e gli ortodossi. Resta quindi un conflitto tra cristiani più che tra cristiani e musulmani.

Nella cartografia possiamo vedere le linee di ripartizione che attraversano i tre mari in oggetto e come queste linee si sovrappongano in modo diverso, come soprattutto nel Mediterraneo americano non vi sia una linea di separazione confessionale e come questa invece si sovrapponga a quella del sottosviluppo nel caso del Mediterraneo dei tre continenti.

Se torniamo alla contrapposizione tra «Terzo Mondo» come definito negli anni Sessanta e Sud del Mondo come possiamo definirlo adesso, vedremo che i tre mediterranei del mondo sono tutti attraversati da una linea di contrapposizione di scala planetaria. Il mediterraneo americano veniva già identificato sia da Humboldt che da Elisée Reclus, mentre per quanto riguarda il mediterraneo asiatico fu proprio Lacoste a identificarlo come tale e le caratteristiche le definiamo facilmente: un insieme marino, circondato da terre e da una certa quantità di stati i quali tra loro interagiscono con diverse relazioni, proprio attraverso la distesa marina.

Ma questi mediterranei hanno delle caratteristiche anche di grande diversità tra loro. Per esempio, nel caso del mediterraneo americano vi è una grande frattura economica tra un Sud decisamente sottosviluppato rispetto a una sponda Nord, quella degli USA, decisamente più ricca. Non è invece attraversato, a differenza degli altri due mediterranei, da altre linee di frattura di scala planetaria – tutti i paesi che vi si affacciano sono di confessione cristiana, per esempio, e la lingua maggiormente diffusa è quella spagnola. Il mediterraneo asiatico ha, come il Mediterraneo dei tre continenti, due linee di ripartizione di scala planetaria, quella religiosa e quella di natura economica. Ma in quest'ultimo caso la frattura è sempre meno accentuata mentre grandi sono le diversità culturali tra tutti i paesi che vi si affacciano.

## 5. Le «colpe» della colonizzazione

Il Mediterraneo dei tre continenti ha questa contrapposizione molto marcata tra un Sud in buona parte arabo – seppur spesso si confonda questo termine con la cultura berbera che riguarda tutto il Maghreb – e soprattutto sottosviluppato rispetto alla sponda Nord oltre ad avere un'altra linea di ripartizione di due insiemi di dimensione planetaria che abbiamo già indicato sopra: quella di una cosiddetta ripartizione tra paesi a maggioranza musulmana e paesi che sono a maggioranza cristiana. Questa linea di divisione «doppia» fa apparire in questo Mediterraneo una visione più di contrasto tra i due lati, particolarmente per quanto riguarda la ricchezza. Una divisione che viene troppo spesso attribuita al colonialismo che avrebbe impedito ai paesi della sponda sud del Mediterraneo di avere una propria «rivoluzione industriale». In realtà le ragioni di questo «sottosviluppo» dei paesi del Maghreb le affronta già Gautier in un suo libro (Gautier, 1927) che avrà molto seguito e dove afferma che è stata l'invasione araba a danno delle popolazioni locali del Maghreb, berbere, a tenere arretrato questa parte di Nordafrica. In particolare, fa riferimento a questa affermazione dei nomadi guerrieri arabi in contrapposizione ai berberi sedentari che però saranno incapaci di opporsi all'invasione araba. Il fatto, in pratica, che i nomadi avessero il sopravvento sui sedentari, avrebbe quindi impedito lo sviluppo su lungo periodo di questa popolazione. Non vogliamo qui enumerare le diverse tesi che hanno dimostrato come questo non fosse vero, ricordiamo solo che la struttura del potere in tutto il Maghreb è ben diversa. Lacoste ricorda come l'assenza di borghesia, in questa parte del mediterraneo, fu dovuta al fatto che non si ebbe mai un dominio da parte di un'aristocrazia guerriera sul mondo agricolo – come invece si è avuto nel Sud dell'Europa. In effetti tutta



quest'area era dominata da un sistema di clan che riconoscevano un capo ma che rimaneva comunque un loro pari e che non era mai veramente proprietario della terra. Tutti i seminomadi e gli agricoltori erano comunque guerrieri che non si erano sottomessi a quei lavori necessari di ingegneria idraulica che invece abbiamo visto fare in Europa e che permettevano un uso estensivo dell'agricoltura (Lacoste, 1998) proprio perché avrebbero richiesto una manodopera sottomessa a quell'aristocrazia guerriera che abbiamo sopra citato. Questa situazione ha impedito la formazione di quella borghesia che sappiamo essere all'origine stessa del capitalismo come noi lo conosciamo (Pellicani, 2013). È questa situazione che il colonizzatore troverà e che gli permetterà di conquistarne, all'inizio molto facilmente, il territorio, alleandosi a quei capi-clan che, grazie al sostegno del colonizzatore, potevano essere proprietari della terra, attribuita dal colonizzatore stesso, modificando cioè il rapporto tra i propri pari.

Inoltre, sempre riguardo a questa contrapposizione tra Nord e Sud del Mediterraneo, dobbiamo ricordare la presenza, ad Est, di un grande stato musulmano che non fu mai colonizzato e che al contrario è stato colonizzatore di tutto il Nordafrica per secoli: la Turchia. Sarà l'impero ottomano, infatti, a colonizzare e controllare tutto il Medio Oriente e Nordafrica fino *de facto* all'Algeria, con un'estensione territoriale che è man mano evoluta nel tempo ma che si è a lungo mantenuta in ogni caso. La Turchia, pur non essendo mai stata colonizzata, non ha mai avuto quella fase che noi definiamo «rivoluzione industriale» e che ha portato l'Europa ad avere un livello tecnologico tale che le avrebbe permesso, nel XIX secolo, di avere la potenza per occupare e colonizzare tutta la sponda Sud del Mediterraneo. Questo a conferma di quanto detto poco sopra sul ruolo dell'assenza di una classe borghese. E sempre a proposito della Turchia, nasce la domanda sul ruolo del Mar Nero. Quest'ultimo, seppur climaticamente diverso – dotato cioè di estati piovose al contrario del resto del Mediterraneo – è geopoliticamente un'area di influenza fondamentale. Il conflitto russo-ucraino è *de facto* un conflitto che tra altre cose prevede un controllo assoluto della sponda Nord del Mar Nero, come area di comunicazione con il Mediterraneo. Per questo va considerato come parte di esso. Altrimenti quello che veniva chiamato il «lago sovietico» non avrebbe nessun rilievo se non, appunto, come proiezione nel resto del Mediterraneo. In questo caso, come possiamo vedere, l'area di conflitto è estremamente locale perché riguarda un insieme di poche centinaia di chilometri e tra attori che sono vicini tra loro: Russia e Ucraina prima di tutto anche se occorre aggiungervi la Turchia, altro grande attore del Mediterraneo e che ne controlla le vie d'accesso. Prova ne abbiamo, in questo conflitto precisamente, con la chiusura del Bosforo, da parte della Turchia, a tutte le navi da guerra russe che dal Mediterraneo potrebbero entrare nel Mar Nero e dare manforte contro l'Ucraina (Jego, 2022).

## 6. Il Mediterraneo Orientale

L'area di conflitto più nota del Mediterraneo resta comunque quella dell'istmo siriano, quel territorio cioè che dai monti Tauri arriva fino al Golfo di Aqaba e che vede il ruolo importante di Paesi come Turchia, Libano, Siria, Giordania, Israele, Territori Palestinesi e Egitto – senza considerare gli altri Paesi del Golfo Persico che comunque hanno un ruolo importante in quest'area. Non vogliamo entrare in questo caso nei dettagli dell'analisi geopolitica del conflitto arabo-israeliano ma dobbiamo solo ricordare l'importanza, a scala planetaria, di quest'area di qualche centinaio di chilometri. In effetti dai tempi di Alessandro Magno, l'istmo siriano rappresenta il più importante luogo di passaggio tra due mondi antichissimi: quello Mediterraneo e quello asiatico indiano. Il passaggio tra questi due mondi ha sempre privilegiato quest'area non solo perché rappresenta la distanza più breve che li separa ma anche perché decisamente più comoda e oltretutto meno arida – lo Hijaz con le città carovaniere di Medina e la Mecca rendevano pericoloso l'attraversamento del Mar Rosso e dietro di loro vi era uno dei deserti più aridi e difficili del mondo, il Nafud. Questo si è protratto fino ai nostri giorni con una contesa che ha visto coinvolte le maggiori potenze della storia contemporanea – Turchia, Germania, Francia e Gran Bretagna. Lo stesso controllo di Cipro da parte del Regno Unito governato da Disraeli rappresentava un gesto che ancor più che Mediterraneo era un gesto asiatico, come definito dallo stesso Primo Ministro inglese. Per questo ancora oggi il conflitto tra arabi palestinesi e Stato di Israele è un conflitto certamente locale ma con un coinvolgimento sia di scala regionale che planetaria attraverso il coinvolgimento degli USA.

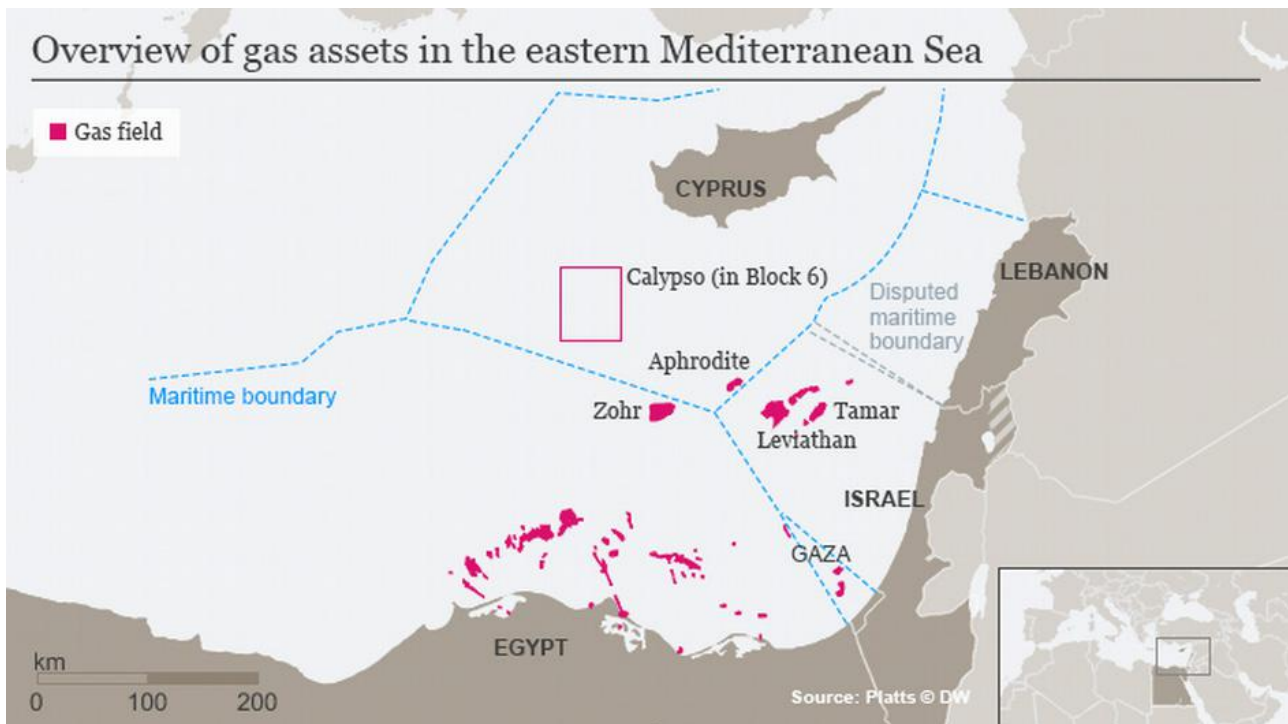


Figura 3. I giacimenti di Gas nel Mediterraneo orientale. Fonte: Matalucci, s.d. (©Deutsche Welle).

Sempre nel Mediterraneo orientale la contesa è diventata ora anche energetica. In effetti le recenti scoperte di importantissime riserve di gas al largo dello Stato di Israele, della striscia di Gaza e dell'Egitto hanno non solo aumentato la tensione per la definizione delle frontiere di quest'area ma hanno anche fatto aumentare le tensioni tra Turchia e Grecia così come tra Turchia e governo cipriota. Le scoperte dei giganteschi giacimenti di gas sia di Israele – Leviatano e Tamar – che dell'Egitto – Zohr – hanno subito fatto allertare anche gli altri paesi. Così Cipro ora ha un giacimento stimato di oltre 9,5 miliardi di dollari – Aphrodite – che per la sua popolazione significherebbe un reddito di 11.000 dollari pro-capite per i prossimi 15-20 anni. Ma all'ambizione del governo cipriota fa eco immediatamente la volontà del governo turco che invia navi di esplorazione in acque che non appartengono alla Turchia, dando vita a nuove contese sulle frontiere delle acque territoriali dell'area – fig. 3. La contesa energetica del Mediterraneo orientale vede cambiare i rapporti di forza e le alleanze in quest'area dove Israele si proietta come fornitore di gas per la Giordania proponendosi di costruire un nuovo gasdotto, oltre alle ambizioni dell'Egitto che per ora ricevono gas da Israele ma che sono proiettati a diventare loro stessi fornitori dell'area (Matalucci, s.d.).

Su una scala planetaria quest'area è attraversata dalla Belt & Road Initiative cinese che attraverso il Canale di Suez entra in seguito nell'Adriatico per arrivare fino al porto di Trieste. Questo sempre nell'obiettivo di dare nuove forme ai rapporti planetari in quanto a transizione energetica (Hao e altri, 2020). La Belt & Road Initiative, sia via terra che via mare, ridisegna un rapporto di forza tra Cina e i diversi paesi del mondo. Qui, a livello marittimo, toccano un aspetto fondamentale che è quello dell'approvvigionamento energetico del colosso asiatico (Gavinelli, 2019) e quindi, inesorabilmente, un attore planetario influenza i rapporti locali che si disputano anche poche miglia marine, anche poche centinaia di metri.

La concentrazione dei giacimenti rende quest'area carica di tensioni alle quali si aggiunge il passaggio della Belt & road initiative cinese attraverso il canale di Suez, aumentando gli interessi di scala planetari che si aggiungono alle tensioni tra attori locali. Le linee di frontiera sono di poche centinaia di metri in certi casi e molto contese.



## 7. Il Mediterraneo Occidentale

Le aree di conflittualità presenti ancora nel Mediterraneo riguardano anche l'area occidentale e più particolarmente: 1) il rapporto tra Spagna e Marocco – le enclave di Ceuta e Melilla –; 2) le tensioni tra Algeria e Francia; 3) la guerra civile in Libia con i flussi migratori tra Libia, Italia e Malta.

La prima area è abbastanza delicata perché coinvolge una questione di sesto e settimo ordine di grandezza con dei conflitti che riguardano delle dimensioni ben più importanti, coinvolgendo l'Unione Europea e gli Stati Uniti. In effetti le due enclave spagnole – all'incirca di 12 e 18 km<sup>2</sup> – non sono riconosciute, in quanto a sovranità, dal Regno del Marocco. Al tempo stesso esse rappresentano territorio dell'Unione Europea e hanno dato vita a un effetto traino molto importante dell'economia locale al quale il Regno marocchino non vuole rinunciare. Scambi di merci, assenza di controlli doganali, fanno sì che i rapporti siano intensi e proficui al punto da chiudere un occhio. Ma su di esse si riflettono i rapporti anche di altra natura tra Marocco e Spagna, come nel caso dell'aprile del 2021 quando a Saragozza viene data ospitalità, per un ricovero in ospedale, al leader del Fronte Polisario che si batte per l'indipendenza dal Marocco del Sahara Occidentale – territorio a sud del Marocco ricchissimo di fosfati. Questa «accoglienza» da parte di Madrid nei confronti di Brahim Ghali ha fatto saltare sia i rapporti con la Spagna che con la Germania, soprattutto dopo che il Presidente Trump aveva riconosciuto l'autorità di Rabat sul Sahara Occidentale – in cambio del riconoscimento di Israele da parte di Rabat.

Le ripercussioni di questo «incidente» si sono fatte sentire nelle due enclave, dando accesso al territorio spagnolo da parte di diverse migliaia di migranti marocchini e dell'area subsahariana. L'incontro avvenuto il giorno 8 aprile 2022 a Rabat tra Mohamed VI e il primo ministro spagnolo Pedro Sanchez, dovrebbe in questo senso, ricucire i rapporti (Sidi, 2022). Questo passaggio non è senza costi per Madrid che deve abbandonare una posizione di neutralità tra le due parti che risale al 2007 e infatti Pedro Sanchez ha subito un voto negativo al Parlamento spagnolo a riguardo perdendo parte dei suoi alleati di sinistra e di destra. Riconoscendo la validità del piano marocchino che prevede un'autonomia per il Sahara Occidentale ma comunque sotto sovranità marocchina, Madrid deve fare i conti con le critiche dell'Algeria che da sempre è ferocemente opposta alla sovranità del Marocco su quell'area dando ospitalità e sostegno al popolo Sahrawi. L'Algeria, ricordiamolo, è un importante fornitore di gas per la Spagna – gli spagnoli sono però molto meno dipendenti dal gas algerino di quanto, per esempio, non lo sia l'Italia. La ripercussione su Ceuta e Melilla è stata immediata: riapertura delle frontiere per il passaggio di merci e persone nonché ristabilimento dei collegamenti marittimi tra i due paesi. È evidente come l'analisi geopolitica di quello che accade Ceuta e Melilla riguarda diversi ordini di grandezza: da quello planetario a quello più locale, fatto di poche centinaia di metri.

Le tensioni tra Algeria e Francia hanno ripercussioni dirette anche sul territorio francese in alcune aree urbane nonché tra le comunità islamiche che in Francia si dividono in due anime principali: quella marocchina – che avrebbe cercato di avere un'influenza maggiore nel *Conseil français du culte musulman* o CFCM, un'istanza fondata da Sarkozy nel 2003, quando era Ministro dell'Interno – e quella algerina – da sempre al comando della Grande Moschea di Parigi. Le tensioni tra le due comunità sono talmente forti che si dovrebbe andare verso lo scioglimento del CFCM, paralizzato da oltre un anno proprio per disaccordi tra le due anime principali, e si dovrebbe dar vita a un nuovo *Forum de l'Islam de France*, meno verticale, più aperto alle diverse anime del culto dell'Islam presente in Francia, meno politicizzato insomma. Le relazioni franco algerine rappresentano un punto di frizione che coinvolge anche altri paesi come il Marocco, appunto, ma anche la Tunisia. Le tre comunità, molto presenti e radicate in Francia, ripercuotono, in differenti maniere, le diverse tensioni che si possono avere sul territorio nordafricano, usando dell'influenza che possono avere sulla Francia stessa. Non esiste un conflitto militare diretto tra Maghreb e Parigi, ma le tensioni che si hanno tra questi paesi condizionano la vita in Europa e in quest'area del Mediterraneo.

L'altra parte di tensione, che riguarda tra l'altro direttamente l'Italia, è quella libica che è regolarmente rappresentata, nel senso più propriamente geopolitico, come esempio della contrapposizione tra un Sud del Mediterraneo e un Nord. In realtà è ancora un conflitto che riguarda un modo di controllare il territorio e che usa leve – quali i flussi migratori – per poter affermare il ruolo di un attore politico a scapito di un altro. Così il territorio libico ripartito almeno in tre se non quattro parti – Tripolitania, Cirenaica, Fezzan e Koufra – e con le influenze sia in scala regionale che planetaria, rende la Libia veramente il classico esempio di conflitto geo-

politico. Il ruolo dell'Egitto da un lato e della Tunisia dall'altro lato, senza dimenticare l'interesse dell'Algeria e di diversi paesi dell'area subsahariana, ci fanno capire quanto sia un territorio «conteso». A questo ovviamente si aggiungono gli attori internazionali che sostengono gli uni o gli altri. Questa fragilità del controllo del territorio – anche perché nessuna tribù libica è in grado, da sola, di sfruttare la risorsa energetica e quindi questo obbliga alleanze e guerre – (Bensaad, 2021) rende possibile la penetrazione dei flussi migratori dal Niger che la Libia usa sapientemente sia per farsi pagare dagli stati dell'Unione Europea che dai trafficanti stessi. Allo stesso modo la UE stabilisce rapporti e finanzia progetti diversi in Niger per cercare di impedire l'arrivo dei migranti che dal sud delle diverse parti dell'Africa transitano per Agadez e arrivano sulle spiagge libiche dove sperano di imbarcare verso le sponde italiane e maltesi. Questo flusso rappresenta, nella sua mediatizzazione, una forma di pressione politica molto importante su tutta l'Europa e che condiziona diverse campagne elettorali. Ma per essere compreso deve essere osservato nella sua dimensione territoriale e comprendendo in questo modo quale possa essere il suo ruolo in una rappresentazione di un Sud del Mediterraneo *vs* il Nord.

## 8. Conclusioni

La contrapposizione tra una sponda Nord del Mediterraneo contro una sponda Sud, come spesso viene rappresentata, non è corretta. L'immaginario di una opposizione planetaria che vedrebbe la sua concretizzazione nella linea di ripartizione nel *mare nostrum* d'epoca romana non solo è sbagliato ma ci impedisce, come spesso in questi casi, di analizzare e comprendere le situazioni di conflittualità che vi si svolgono e poter quindi correttamente affrontarle. Il metodo della geopolitica in questo ci è fondamentale permettendoci prima di tutto di capire quali siano le parti dell'insieme Mediterraneo e abbiamo potuto constatare l'asimmetria della sua ripartizione, con una parte europea decisamente sovradimensionata rispetto a quella africana e asiatica. Le quattro penisole da esso delimitate sono una proiezione di due dei tre continenti che vi si affacciano e questo pone la parte meridionale di fronte a una specie di muro che ne limita la sua partecipazione all'uso dell'area marittima. Analizzare in scala locale, partendo dal territorio conteso, come nel caso dei giacimenti di gas o delle enclave di Ceuta e Melilla, ci permette di capire quali sono gli attori coinvolti e con quale posta in gioco. Anche quello arabo-israeliano, se letto partendo dall'istmo siriano e dall'approvvigionamento dell'acqua legato al Lago di Tiberiade, il fiume Giordano fino al Golfo di Aqaba, assume una sembianza diversa. Qui la posta in gioco torna ad essere quella che è sempre stata: la terra fertile che si trova in altura e il suo controllo.

Lo stesso tipo di analisi ci permette di inquadrare il ruolo del Mar Nero come facente parte del Mediterraneo come area geopolitica e che dà un ruolo chiave all'altro grande attore: la Turchia. Partendo da una scala locale come quella dello stretto di Kerç che consente l'accesso al Mare di Azov, si capisce l'importanza che questo territorio assume per la Russia. Esso porta quindi a un conflitto che ha già assunto dimensioni di scala planetaria, coinvolgendo in modo diretto o indiretto Stati Uniti e Cina.

Allora Mar Mediterraneo scenario di scontro tra Nord e Sud? No, certamente. Mar Mediterraneo come area nevralgica per attori di livello planetario: sì, certamente. L'analisi geopolitica ci permette una chiara lettura e una decodifica dei diversi punti di antagonismo.

## Bibliografia

- Bensaad A., *Libye, anatomie d'un chaos*, in «Hérodote», 2021, 182, pp. 7-32.
- Doignon Y., *Demographic Ageing in the Mediterranean: The End of the Spatial Dichotomy Between the Shores?*, in «HAL Open Science», 2019 ([hal.archives-ouvertes.fr/hal-02296528](https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02296528)).
- Fukuyama F., *The End of History and the Last Man*, New York, Free Press, 1992.
- Gautier E.-F., *Les siècles obscures du Maghreb*, Paris, Payot, 1927.
- Gavinelli D., *Le nuove vie della Seta: recupero di un antico percorso*, in «L'apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme». *Atti del XXXII Congresso Geografico Italiano*, Roma, A.Ge.I., 2019, pp. 1715-1720.
- Hao W., Mehmood Ali Shah S., Nawaz A., Asad A., Iqbal S., Zahoor H., Maqsoom A., *The Impact of Energy Cooperation and the Role of the One Belt and Road Initiative in Revolutionizing the Geopolitics of Energy among Regional Economic Powers: An Analysis of Infrastructure Development and Project Management*, in «Complexity», 2020, 16 ([doi.org/10.1155/2020/8820021](https://doi.org/10.1155/2020/8820021)).

- Huntington S.P., *The Clash of Civilizations and the Remaking of World Order*, New York, Simon & Schuster, 1996.
- Jego M., *La Turquie, arbitre du conflit en mer Noire*, in «Le Monde», 19 aprile 2022, p. 11.
- Knox P., Pinch S., *Urban Social Geography. An introduction* (VI ed.), New York, Routledge, 2013.
- Lacoste Y., *Dictionnaire de Géopolitique*, Parigi, Flammarion, 1993.
- Lacoste Y., *Ibn Khaldoun, naissance de l'histoire, passé du tiers-monde*, Parigi, La découverte, 1998.
- Lacoste Y., *La Méditerranée*, in «Hérodote», 2001, 103, pp. 3-38.
- Lacoste Y., *Géopolitique de la Méditerranée*, Parigi, Armand Colin, 2006.
- Matalucci S., *EastMed Gas: Paving the Way for a New Geopolitical Era?*, in «Deutsche Welle», 19 aprile 2022, DW ([www.dw.com/en/eastmed-gas-paving-the-way-for-a-new-geopolitical-era/a-49330250](http://www.dw.com/en/eastmed-gas-paving-the-way-for-a-new-geopolitical-era/a-49330250)).
- Mitchell T., *Europe's Growing Muslim Population. Muslims are Projected to increase as a Share of Europe's Population – even with no Future Migration*, in «Pew Research Center», 29 novembre 2017 ([www.pewresearch.org/religion/2017/11/29/europes-growing-muslim-population/](http://www.pewresearch.org/religion/2017/11/29/europes-growing-muslim-population/)).
- Ó Tuathail G., Agnew J., *Geopolitics and Discourse. Practical Geopolitical Reasoning in American Foreign Policy*, in «Political Geography», 1992, 11, 2, pp. 190-204.
- Pellicani L., *La genesi del capitalismo e le origini della modernità*, Soveria Mannelli, Rubettino, 2013.
- Reclus E., *La nouvelle Géographie Universelle. La terre et les hommes*, Parigi, Hachette, 1876.
- Ruel A., *L'invention de la Méditerranée*, in «Vingtième Siècle. Revue d'histoire», 1991, pp. 7-14.
- Sidi N., *Pedro Sanchez a renié la neutralité historique de l'Espagne sur le conflit au Sahara occidental*, in «Le Monde», 4 aprile 2022 ([www.lemonde.fr/afrique/article/2022/04/04/pedro-sanchez-a-renie-la-neutralite-historique-de-l-espagne-sur-le-conflit-au-sahara-occidental\\_6120577\\_3212.html](http://www.lemonde.fr/afrique/article/2022/04/04/pedro-sanchez-a-renie-la-neutralite-historique-de-l-espagne-sur-le-conflit-au-sahara-occidental_6120577_3212.html)).
- Ussr C.A., *The World Atlas*, Mosca, 1967.
- Worldometer, *Northern Africa Population*, in «Worldometer», 16 aprile 2022 ([www.worldometers.info/world-population/northern-africa-population/#:~:text=The%20current%20population%20of%20Northern,among%20subregions%20ranked%20by%20Population](http://www.worldometers.info/world-population/northern-africa-population/#:~:text=The%20current%20population%20of%20Northern,among%20subregions%20ranked%20by%20Population)).

## Il ruolo delle città dell'Europa del Sud nel Mediterraneo conteso: paesaggi urbani in trasformazione, immagini e narrative

Rosario Sommella, Libera D'Alessandro<sup>1</sup>

### 1. Il Mediterraneo fra tensioni e connessioni

Il contributo focalizza sinteticamente l'attenzione sulle trasformazioni delle città dell'Europa del Sud, richiamandosi anche alle immagini e alle narrative che le hanno connotate, nell'ambito di quello che è stato opportunamente definito come un «Mediterraneo conteso» dalla sessione. In linea con quest'ultima, il primo piano della riflessione che proviamo brevemente a sviluppare parte dalla complessità di uno scenario che, come in altri contesti regionali di difficile lettura, viene spesso ricondotta ad interpretazioni articolate sulla dialettica tensioni/connessioni.

Nel caso delle tensioni, possiamo ricordare la prospettiva che privilegia una visione «realista» di «rivincita della geografia» nel senso più antico, secondo la quale il futuro politico verrà definito da conflitti e instabilità, in base ad una logica simile a quella per cui le faglie determinano i terremoti (Kaplan, 2009, p. 98). Eppure, anche laddove – come nel caso della dibattuta tesi dell'autore statunitense – le caratteristiche fisiche e della posizione sono considerate come le uniche guide affidabili per comprendere la forma che assumeranno i futuri conflitti (*Ibidem*, 102), il Mediterraneo viene indicato nuovamente come un «connettore» tra l'Europa meridionale e l'Africa settentrionale, piuttosto che come il «divisore» – tra paesi ex colonizzatori ed ex colonizzati – che, sempre secondo tale interpretazione, è stato durante la maggior parte della fase post-coloniale (Kaplan, 2012, p. 148). Nel secondo caso, ancora nell'ambito di letture diffuse nel campo delle relazioni internazionali, possiamo invece citare la tesi di Parag Khanna, il quale tratteggia una complessità dominata dalla connettività, nell'ambito di una dinamica concettuale tra flussi e attrito che sul lungo periodo vedrebbe i primi prevalere sul secondo. Illustrando la rilevanza di macro-regioni economicamente integrate nel nuovo mondo così delineato, Khanna si richiama a Braudel, riferendosi al «Grande Mediterraneo» come ad una regione non divisa bensì «unita dal mare che la tocca» (2016, p. 98). Interpretazioni come quelle citate, benché per molti aspetti siano marcatamente divergenti, per altri convergono. Inducendo a semplificare sia alcune categorie geografiche sia il dibattito disciplinare, è stato ad esempio rimarcato come Khanna finisca con l'attribuire «alle forme terrestri e spaziali lo stesso ruolo astratto che hanno nel pensiero di Kaplan» (Tanca, 2017, p. 13), soprattutto per il potere affidato alle rappresentazioni cartografiche<sup>2</sup>. Ciò nondimeno, il potere delle connessioni per Khanna è tale da fargli sostenere che solo vivere in un mondo iper-connesso potrà consentire di evadere dalla «prigione della geografia»<sup>3</sup> (*ibidem*).

<sup>1</sup> Università di Napoli «L'Orientale». Sebbene il contributo sia frutto di riflessioni congiunte e di un comune lavoro, a Rosario Sommella va attribuito il paragrafo 2, a Libera D'Alessandro il paragrafo 1, mentre il paragrafo 3 è da considerarsi in comune.

<sup>2</sup> A proposito di Kaplan, Tanca cita la lettura realista della geografia, che considera immersa in quella ragione cartografica criticata da Farinelli e funzionale a ragionamenti dalla forte carica ideologica mentre, nel caso di Khanna, sottolinea appunto l'enfasi posta sulle carte, considerate tanto quali specchi della realtà quanto per il loro valore predittivo, anticipatorio del futuro.

<sup>3</sup> La locuzione richiama il titolo di un libro del giornalista Tim Marshall «*Prisoners of Geography. Ten Maps That Tell You Everything You Need To Know About Global Politics*»: anche il suo punto di vista viene accomunato da Tanca (2017) al pensiero di Kaplan in relazione all'importanza decisiva attribuita alla geografia e all'uso della cartografia come strumento di decisione e previsione.

Kaplan e Khanna, pur se da punti di vista differenti, dedicano ampio spazio al ruolo progressivamente assunto dalla Cina a scala mondiale ed è indubbio che, come sottolineato dai coordinatori di questa sessione, anche a scala mediterranea la crescente presenza cinese abbia acquisito un peso notevole nel recente dibattito sulle ri-configurazioni geo-economiche e spaziali della regione<sup>4</sup>. All'influenza cinese nell'area mediterranea sono stati dedicati contributi ed analisi che suscitano spunti di riflessione anche per il nostro *focus* sulle città dell'Europa del Sud, soprattutto in relazione alla prima prospettiva proposta: quella dei macro-processi.

Per ragioni di spazio, ci limitiamo qui a citare brevemente alcuni apporti alla discussione. L'attivismo cinese nel Mediterraneo – come in Africa e in America Latina – volto a costruire una diffusa rete di «cointeressenze» (Bradani, 2018), ha poggiato su una specifica narrazione della nuova progettualità cinese. Pur cambiando denominazione – *Nuova via della Seta*, *One Belt One Road*, *Belt and Road Initiative* – tale narrazione è stata funzionale a lanciare uno specifico programma, avviato nel 2013 e finalizzato a realizzare «nuovi collegamenti stradali, ferroviari, aerei e marittimi, per la costruzione di infrastrutture per il commercio, gli scambi e le telecomunicazioni<sup>5</sup>» (Gavinelli, 2020, p. 50). Nell'ambito della «Nuova via della seta marittima» – e quindi della strategia cinese dei «fili di perle», vale a dire basi e punti di appoggio che la Cina si garantisce investendo nei porti – di non minore importanza risultano essere alcune città portuali mediterranee, tra le quali in primo luogo Il Pireo in Grecia, ma anche Vado Ligure in Italia e Valencia in Spagna (*ibidem*, p. 70). Una lettura proposta sul piano geopolitico è infatti quella che ha indicato negli investimenti cinesi nei porti, considerati quali cerniere tra la via della seta marittima e quella terrestre, la risposta per uscire dal collo di bottiglia *par excellence* della regione ovvero il canale di Suez (Cuscito, 2017). Quest'interpretazione, che ha individuato nel Pireo il *pivot*, ha identificato in prospettiva Gibuti come trampolino militare e Trieste e Genova come mete promesse (*ibidem*, p. 157). Considerando le città essenzialmente quali terminali portuali per gli investimenti globali, nell'ambito di una competizione sempre più accentuata per le infrastrutture e la logistica, anche gli spazi urbani mediterranei si sono dunque candidati a rappresentare una sorta di «nuovi fili di perle», sebbene – per restare all'esempio italiano – gli esiti di tale competizione siano ancora incerti, con i porti del Mezzogiorno che non rientrano nemmeno nella pianificazione cinese a causa delle loro carenze infrastrutturali ma che sarebbero i candidati naturali per posizione geografica (Cuscito, 2017, p. 164).

Sull'incertezza ancora perdurante rispetto all'esito delle strategie cinesi nella regione pesa anche la recente crisi sanitaria. Allo stesso tempo, le città sono nuovamente divenute centrali in quanto nodi di reti o di forme di pianificazione lanciate prima della crisi ma cruciali proprio per la c.d. fase post-Covid: 100RC – *Resilient Cities*, dal 2019 *Global Resilience Cities* –, gruppo C40, *learning cities*, *safer cities*, *leading smart cities*, etc. Non sfuggono ai tentativi di partecipare a queste nuove progettualità le città dell'Europa mediterranea, che nella competizione per «saltare» gli Stati attraverso una diplomazia giocata a scala urbana – *diplomacy*, citando nuovamente Khanna – cercano di guadagnare nuove posizioni. Anche in questo caso, benché divergenti, le due letture, sostenute da altrettanti tentativi di rappresentazione cartografica delle connessioni – figg. 1 e 2 – sembrano poter essere accomunate.

Tanto le ancore che la Cina starebbe gettando nel Mediterraneo, quanto i nodi di *networking* citati poggiano in modi diversi su una simile narrativa delle città, che nondimeno evidenzia una sorta di nuovo paradosso. Pur essendo gli attori strategici, in quanto destinatari di rilevanti investimenti o punti nodali di nuove reticolarità, gli spazi urbani appaiono piuttosto come terminali passivi dei processi di territorializzazione. Allo stesso modo, il Mediterraneo delle città sembra a sua volta apparentemente passato in subordine anche nel dibattito rispetto agli altri «Mediterranei» – per richiamare il titolo del già citato numero di *Limes* (2017) – che emergono sul piano geopolitico, geoeconomico, strategico.

<sup>4</sup> Per una panoramica geografica sulla Cina al tempo della globalizzazione, con specifica attenzione alle relazioni del paese con l'Italia, si veda Gavinelli e Lucchesi, 2014.

<sup>5</sup> Nell'articolo si ripercorrono sinteticamente le differenti letture – storica, geopolitica, economica, strategico-militare – della Nuova via della Seta e i relativi discorsi, tra «grande» e «piccola» storia, facendo emergere gli elementi di continuità e discontinuità rispetto alla via della Seta tradizionale.



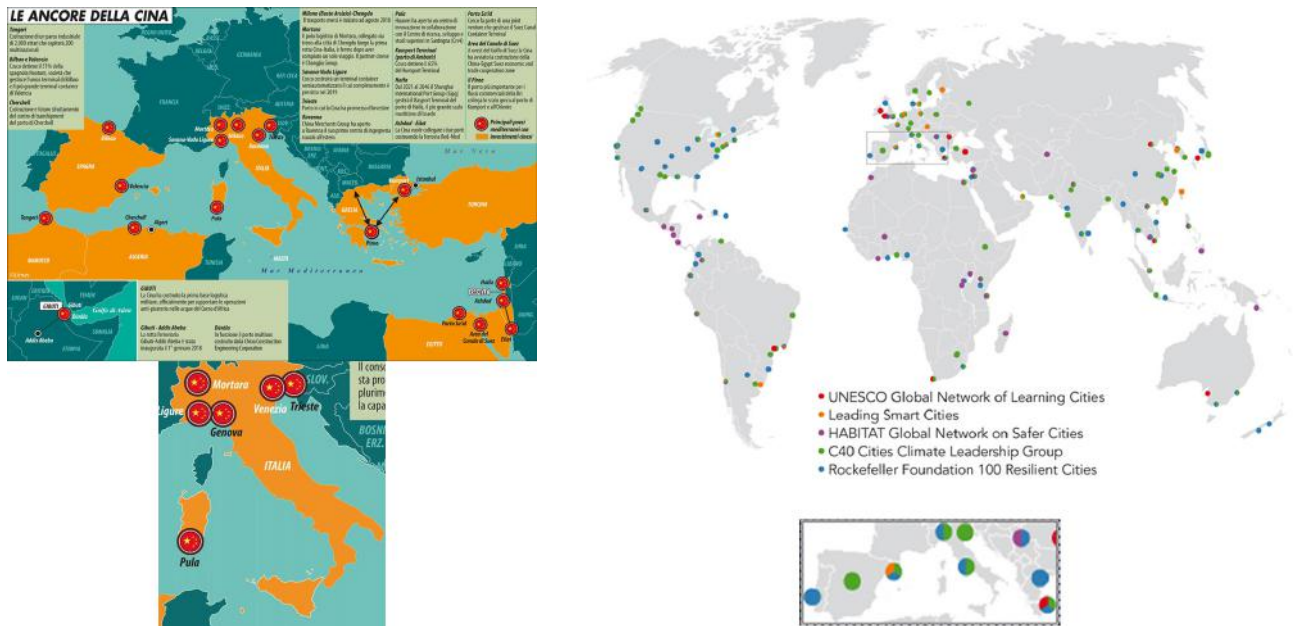


Figure 1 e 2. Le città: 1) terminali di investimenti, trasporti e logistica. 2) nodi di network globali. Fonte: 1) Limes, 2017 ([www.limesonline.com/carta-mediterraneo-italia-ancore-della-cina/110217](http://www.limesonline.com/carta-mediterraneo-italia-ancore-della-cina/110217)). 2) Khanna, 2016, modificata ([www.paragkhanna.com/2016-4-26-connectivity-diplomacy-and-how-cities-are-shaping-our-world/](http://www.paragkhanna.com/2016-4-26-connectivity-diplomacy-and-how-cities-are-shaping-our-world/)).

## 2. Le città dell'Europa del Sud nel Mediterraneo conteso

Ancor di più nella seconda prospettiva proposta dalla sessione, quella della pluralità di agenti spaziali che operano alle diverse scale, le città rivestono un ruolo cruciale non solo in quanto nodi strategici nello spazio dei flussi del Mediterraneo, ma anche per le dinamiche che soprattutto dagli anni Novanta ne hanno connotato le mutate traiettorie evolutive. Anche le città dell'Europa del Sud hanno infatti tentato di ridare valore alla loro posizione in termini geopolitici, geoeconomici e di *city branding* al fine di ricollocarsi tanto sul piano della competizione a scala globale – recuperando, talvolta ridefinendo, il proprio ruolo nella «mappa del mondo» – quanto su quello delle riconfigurazioni a scala regionale, incluse le sfide aperte dal commercio internazionale<sup>6</sup> (Sommella, 2005). In entrambi i casi, tali città hanno fatto leva sulla «mediterraneità» per attrarre investimenti in infrastrutture e logistica, flussi finanziari e di merci, turismo ed eventi mega e micro.

Considerando dunque gli spazi urbani dell'Europa mediterranea, non diversamente da molti altri a scala mondiale, come nodi in cerca di riposizionamento, va in primo luogo ricordato che alcune città hanno guadagnato successo e centralità mentre altre, soprattutto *ordinary cities* verso il confine meridionale dell'Europa, dove la competizione si anima con le rive orientale e meridionale, sono rimaste al margine, come quelle del Mezzogiorno urbano<sup>7</sup> (Sommella, 2007). Ripercorrere brevemente le trasformazioni e le narrative che hanno accompagnato le traiettorie di alcune realtà paradigmatiche anche per il dibattito geografico può quindi aiutarci, anche in questo caso in linea con la sessione, a guardare con rinnovata attenzione analitica al ruolo tutt'ora cruciale che i quadri urbani assumono per gli assetti spaziali della regione.

<sup>6</sup> Per quanto attiene specificamente al ruolo dell'Italia nel Mediterraneo, appare ancor più valida la considerazione che si faceva un quindicennio fa sugli elementi geoeconomici che legano il nostro paese alla regione e viceversa, quando si sosteneva la necessità di considerare – per tracciare un quadro esaustivo – gli indicatori economici congiuntamente ad altre dimensioni interpretative e ad altri fattori – sociali, geopolitici, culturali – in un'ottica transcalare, volta ad interpretare i territori mediterranei incrociando le dinamiche locali con quelle globali (Sommella, 2005, p. 69).

<sup>7</sup> Ciò non toglie che anche i quadri urbani meridionali abbiano sperimentato importanti mutamenti, che hanno garantito altrettanti meccanismi di riproduzione locale: per un approfondimento sulle potenzialità e i limiti alla valorizzazione delle risorse del Mezzogiorno urbano, si rinvia a Sommella, 2007, in particolare pp. 410-415.



Figura 3. Alcune città dell'Europa mediterranea sedi di grandi eventi. Fonte: elaborazione a cura degli autori.

Negli anni Novanta, quando le città dell'Europa del Sud hanno iniziato ad «inseguire» le altre sul piano della competizione, i grandi eventi sono sembrati una strategia vincente. Molte di tali città si sono quindi affannate nel cercare ed ottenere le candidature ad ospitare Giochi Olimpici, Esposizioni Universali, Forum delle Culture, *America's Cup* o ad essere designate quali Città – denominazione assunta fino al 1999 – poi Capitali europee della cultura<sup>8</sup> – fig. 3. Per la loro rilevanza rispetto alle geografie dell'urbano (Bolocan Goldstein, 2014) i grandi eventi possono infatti rappresentare una delle chiavi interpretative delle parabole post-industriali che hanno percorso anche le città mediterranee (D'Alessandro, 2018). Ad esempio, Leontidou nel 1995 contestualizzava nell'intensificazione della competizione urbana e del *place marketing* il riemergere di una ripolarizzazione est-ovest nel Mediterraneo, raffrontando le storie di successo delle città spagnole con le esperienze fallimentari delle città greche. Proprio i grandi eventi erano utilizzati come simboli delle due diverse parabole: da una parte i casi spagnoli, che – sebbene in modo contraddittorio e con qualche eccezione come quella di Siviglia – simboleggiavano la capacità di valorizzare gli eventi internazionali ospitati nella prima metà del decennio; dall'altra le città greche, arretrate da ostacoli oggettivi e intersoggettivi allo sviluppo, che ad esempio avevano impedito ad Atene di vincere la sfida competitiva con Atlanta per ospitare i Giochi «d'oro» del 1996, nel centenario dalla nascita dell'evento (*idem*). Gli ostacoli citati non sono stati del tutto superati neanche in occasione delle trasformazioni urbane realizzate per le Olimpiadi poi tenute nel 2004 ad Atene, la cui debolezza in termini *governance* urbana è stata accomunata a quella di altre grandi città della regione mediterranea e della periferia sud-orientale dell'Europa (Gospodini, 2009).

Per un verso, Gospodini continuava ad individuare differenze tra questi gruppi di città mediterranee in termini di pianificazione spaziale, politiche urbane, *governance* e, più in generale, traguardi raggiunti nella fase post-industriale; per l'altro, però, rimarcava l'esistenza di casi urbani di fallimento e successo anche all'interno dei due gruppi citando, quale esempio del primo, il mancato *cluster* di Siviglia per l'Expo del 1992 e, come prova del secondo, la riuscita conversione di una vecchia fabbrica ateniese in *cluster* creativo (*ibidem*, p. 1182). In realtà, anche i cosiddetti casi di successo, talvolta assurti come Barcellona a veri e propri modelli facendo leva sulla proiezione tra Europa e Mediterraneo (D'Alessandro, 2014), nel secondo decennio Duemila hanno dovuto

<sup>8</sup> Sulla scorta della significatività assunta nel dibattito sulle trasformazioni urbane che hanno accompagnato i grandi eventi, ricordiamo e rappresentiamo qui solo alcune delle città che hanno ospitato le manifestazioni tra la metà degli anni Ottanta e il primo quindicennio Duemila: Porto – 2001, Capitale europea della cultura –, Lisbona – 1994, Città europea della cultura e Expo, 1998 –, Siviglia – Expo, 1992 –, Valencia – 2007, *America's Cup* –, Barcellona – Giochi Olimpici, 1992 e 2004, Forum Universale delle Culture –, Marsiglia – 2013, Capitale europea della Cultura –, Genova – 1992, Expo e 2004, Capitale europea della cultura –, Napoli – 2013, Forum Universale delle Culture –, Atene – 1985, prima Città europea della cultura e 2004, Giochi Olimpici –, Salonicco – 1997, Città europea della cultura.

fare i conti con le contraddittorie conseguenze delle operazioni di ristrutturazione urbana guidate dagli eventi (D'Alessandro, 2018). Le nuove immagini veicolate a fini di promozione turistica e l'adozione di politiche *event-led* sembrano aver contribuito ad accelerare le trasformazioni urbane, rendendo difficile la coesistenza tra abitanti ed utilizzatori ed inasprendo le conseguenze della crisi economica non solo nelle capitali greca e catalana, ma anche a Valencia, Genova, Lisbona o ancora Marsiglia<sup>9</sup> e, anche se non guidate dal grande evento ospitato e frutto di trasformazioni avvenute per lo più in modo spontaneistico, più di recente in una realtà come Napoli (*ibidem*, pp. 185-186).

Gli esiti delle strategie, politiche e pratiche variamente ispirate a categorie che qui non abbiamo modo di approfondire – *city branding* e rigenerazione urbana, tra tutte – ma che sono state declinate nella loro versione «mediterranea» hanno dunque prodotto esiti contraddittori sia laddove hanno generato processi di capitalizzazione dei fattori di attrattività, sia dove si sono «limitate» ad un recupero del patrimonio culturale e dei *milieux* urbani. Eppure, a nostro avviso va rimarcato il ruolo assunto in entrambe le dinamiche dal rilancio della mediterraneità, nelle sue varie accezioni, come fattore strategico, tanto che il riferimento di Leontidou ad una sorta di «mediterraneizzazione» dei paesaggi urbani europei (2009) ben sintetizza il tentativo da parte degli spazi urbani di varie parti del mondo di imitare le città mediterranee per «vincere» nella competizione urbana facendo leva su un mutato ruolo degli spazi pubblici, sul turismo, su un utilizzo della cultura e delle identità urbane da recuperare o reinventare a fini promozionali.

### 3. Alcune riflessioni finali

Più che vere e proprie conclusioni, proviamo qui a delineare alcuni spunti di riflessione per la ricerca focalizzando l'attenzione su tre elementi che ci sembrano evidenziare la rilevanza analitica delle traiettorie, immagini e narrative delle città dell'Europa del Sud nella transizione post-fordista per lo studio della riconfigurazione spaziale, geopolitica e geo-economica del Mediterraneo. In primo luogo, a poco più di un decennio di distanza, appare ancora più evidente – come sosteneva in realtà la stessa Leontidou (2009) – che la mediterraneità ha rappresentato un vantaggio tanto competitivo quanto ambivalente. Lo testimoniano gli effetti generati dai fenomeni di *sprawl*, che hanno reso alcuni tessuti urbani sempre meno compatti e sempre più disgregati o ancora i paesaggi mediterranei della crisi, prodotti dall'impatto delle politiche urbane oltre che dagli effetti delle misure di austerità.

Un'ambivalenza che sembra importante interpretare tenendo insieme i due piani che abbiamo provato a sviluppare perché lascia emergere forme di ripolarizzazione e depolarizzazione non solo *tra* gruppi di città mediterranee ma anche *all'interno* di essi, come pure nelle singole realtà urbane. Le nuove configurazioni assunte dai quadri urbano-regionali possono dunque essere lette innanzitutto a scala globale ed euro-mediterranea, laddove le città dell'Europa del Sud ambiscono a nuove strategie di rilancio, basate in modo sempre più rilevante sulla rincorsa a divenire nodi della logistica e di investimenti nelle connessioni ma anche partner per quelle che sono state definite da Blanchard e Flint come infrastrutture *soft*<sup>10</sup>.

La riconfigurazione dei quadri urbano-regionali è però, a nostro parere, da leggere anche guardando agli assetti interni agli spazi urbani, laddove l'ambivalenza dell'uso della mediterraneità appare ancor più evidente. Come abbiamo sottolineato, le città dell'Europa del Sud sono il frutto delle trasformazioni degli ultimi decenni e dunque di quelle nuove esperienze che hanno dato vita ad altrettante forme di ibridazione dei paesaggi urbani. Utilizzando anche a tale scala la dialettica *hard/soft* prima citata in relazione alle infrastrutture, vale la pena di

<sup>9</sup> In un articolo di Governa (2016), il programma *Marseille-Provence 2013, Capitale européenne de la culture* è stato considerato, insieme all'*Euroméditerranée*, come la base della ricetta seguita dalla città francese per rispondere alla stagnazione, al declino economico e alla disoccupazione: il consueto ricorso alle strategie competitive ispirate al neoliberalismo urbano ha assecondato mutamenti della città basati su uno stretto legame tra trasformazione fisica e sviluppo economico, su cultura e creatività utilizzati come i due *atout* strategici della competizione, sulla *commodification* dell'architettura e dello spazio urbano.

<sup>10</sup> I due studiosi le definiscono parti integrali della «MSRI – *Maritime Silk Road Initiative* – story» (Blanchard, Flint, 2017, p. 227), considerando gli accordi di libero scambio o di investimento alla stregua delle *hard infrastructures* nell'ambito della nuova proiezione geo-strategica cinese che, secondo molti rapporti e studi, ha come prima destinazione l'Europa proprio attraverso il canale di Suez e il Mediterraneo (*ibidem*, p. 226).

ricordare che la più volte menzionata geografa greca ha di recente fatto riferimento alle concettualizzazioni di città *soft* e *hard* – o ancor meglio di *softening* o *hardening cities* – per proporre in chiave nuova la sua lettura delle differenze tra le città del Sud e quelle del Nord Europa (Leontidou, 2021). Analizzando Atene quale città che condensa in sé l'esperienza mediterranea (*ibidem*, p. 217) per riflettere, come nei suoi primi lavori, sulla mediterraneità quale fonte di eccezionalismo o di stereotipi, la studiosa evidenzia le contraddizioni che emergono nell'immaginazione geografica della crisi e nell'identità culturale di città etichettate come *soft* per differenza rispetto a quelle del *core* europeo nei discorsi, nelle misure economiche, nei documenti istituzionali.

I *cityscapes* dell'Europa del Sud sembrano così caratterizzati in vario modo da contraddizioni e contese, sospesi tra riposizionamento strategico e nuova centralità, da una parte e fenomeni di crisi e nuove forme di marginalizzazione, dall'altra. Eppure, alcune di queste città, quelle con più «talento» nell'interpretare in termini nuovi la dialettica locale-globale attraverso un recupero dell'urbanismo come fattore-chiave (Leontidou, 1995), si candidano a rappresentare le nuove polarità a scala regionale e, dunque, ad essere casi di studio interessanti per una più generale analisi critica del mutamento urbano *dalle* e *sulle* città dell'Europa del Sud.

## Bibliografia

- Blanchard J.M.F., Flint C., *The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative*, in «Geopolitics», 2017, 22, 2, pp. 223-245.
- Bolocan Goldstein M., *Grandi eventi nello spazio urbano conteso. Temi e problemi per la ricerca geografica*, in Scaramellini G., Mastropietro E. (a cura di), *Atti del XXXI Congresso Geografico Italiano (Milano, 2012)*, Bologna, Pàtron, 2014, vol. II, pp. 19-32.
- Bradani A., *Oltre la Grande Muraglia. Uno sguardo sulla Cina che non ti aspetti*, Milano, Università Bocconi Editore, 2018.
- Cuscito G., *Le ancore della Cina nel Mare Nostrum*, in «Limes», 2017, 6, pp. 157-165 (collana «Mediterranei»).
- D'Alessandro L., *L'impatto urbano dei grandi eventi. Riflessioni sul caso di Barcellona*, in Scaramellini G., Mastropietro E. (a cura di), *Atti del XXXI Congresso Geografico Italiano (Milano, 2012)*, Bologna, Pàtron, 2014, vol. II, pp. 55-63.
- D'Alessandro L., *Le città mediterranee tra autenticità e ibridazioni*, in «Civiltà del Mediterraneo», 2018, 29, pp. 171-187.
- Gavinelli D., Lucchesi F., *China Facing the World, Italy Facing China: Developing Geographical Realities and Prospects*, in Gavinelli D., Lucchesi F. (a cura di), *Italy and China. An Envolving Geographical Perspective*, Milano, FrancoAngeli, 2014, pp. 9-28.
- Gavinelli D., *La nuova via della seta*, in «Via Borgogna 3», 2020, 5, pp. 50-73.
- Gospodini A., *Post-industrial Trajectories of Mediterranean European Cities: The Case of Post-Olympics Athens*, in «Urban Studies», 2009, 45, 5-6, pp. 1157-1186.
- Governa F., *Ordinary Spaces in Ordinary Cities*, in «Méditerranée», 2016, 127 (doi.org/10.4000/mediterranee.8489).
- Kaplan R.D., *The Revenge of Geography*, in «Foreign Policy», 2009, 172, pp. 96-105.
- Kaplan R.D., *The Revenge of Geography. What the Map Tells Us About Coming Conflicts and the Battle Against Fate*, New York, Random House, 2012.
- Khanna P., *Connectography. Le mappe del futuro ordine mondiale*, Roma, Fazi Editore, 2016.
- Leontidou L., *Repolarization of the Mediterranean: Spanish and Greek Cities in Neo-liberal Europe*, in «European Planning Studies», 1995, 3, 2, pp. 155-172.
- Leontidou L., *Beyond the Borders of Mediterranean Cities: The Mediterranean City in Transition*, in «Isig Journal», 2009, 18, pp. 131-140.
- Leontidou L., *The "Soft City" of EU Power Elites: Athens from Neoclassical Capital to "Oriental" Margin*, in Lois-González R.C. (a cura di), *Geographies of Mediterranean Europe*, Springer Geography, Cham, Springer, 2021 (doi.org/10.1007/978-3-030-49464-3\_10).
- Marshall T., *Prisoners of Geography: Ten Maps That Tell You Everything You Need to Know About Global Politics*, Londra, Elliot and Thompson, 2015.
- Sommella R., *Reti mediterranee, o dell'ambiguità*, in *Rapporto annuale della Società Geografica Italiana «L'Italia nel Mediterraneo»*, Roma, SGI, 2005, pp. 65-83.
- Sommella R., *La posizione del Mezzogiorno urbano*, in Viganoni L. (a cura di), *Il Mezzogiorno delle città. Tra Europa e Mediterraneo*, Milano, FrancoAngeli, 2007, pp. 400-416.
- Tanca M., *Incongruent Counterparts*, in «Journal of Interdisciplinary History of Ideas», 2017, 6, 12, 3, pp. 1-38 (www.ojs.unito.it/index.php/jihi/article/view/2544/2407).



## Il Mediterraneo nelle strategie cinesi

Paolo Sellari<sup>1</sup>

### 1. La prospettiva cinese

Il 7 settembre 2013, in occasione della visita all'Università Nazarbayev di Astana, Kazakistan, il neo-eletto Presidente cinese Xi Jinping annunciò per la prima volta la volontà di costruire la «zona economica della Nuova Via della Seta». Meno di un mese dopo, il 3 ottobre, durante una visita di Stato a Jakarta, egli propose di ampliare il progetto anche allo spazio marittimo. I due progetti andarono a costituire la «One Belt One Road», due anni dopo modificato in «Belt and Road Initiative», a voler sottolineare il ruolo di «iniziativa multilaterale inclusiva».

Come ormai ampiamente noto, si trattava di nuovi modelli di cooperazione trans-regionale che coinvolgevano Asia, Africa ed Europa dal punto di vista politico, economico, commerciale e infrastrutturale, con il fine di promuovere l'amicizia tra i popoli, stabilire legami economici più saldi, approfondire la cooperazione, accrescere lo sviluppo comune. Modelli ispirati al sentimento del *leader* cinese, che a sua volta intendeva manifestare quello che era il sogno di tutto un popolo: l'armonia, il benessere del paese, la sicurezza dei confini, da realizzarsi attraverso un'azione non esclusivamente a contenuti politici – come fu per Mao – o economici – come fu per il pragmatico socialismo di Stato di Deng –, ma anche, e soprattutto, «geopolitici». La forza produttiva, economica e finanziaria, doveva garantire a Pechino la credibilità sia interna, sia esterna. Internamente, attraverso l'affermazione del nazionalismo e del monoetnicismo e la trasformazione da un modello economico basato sulle esportazioni a uno basato sul *mix* con i consumi interni e, infine, sullo sviluppo del potenziale know-how tecnologico. Su quest'ultimo, la Cina attraverso il piano «Manufacturing 2025» ha previsto un imponente salto innovativo che si sostanzia nello *slogan* «qualità al posto della quantità».

Sotto l'aspetto geopolitico, l'obiettivo è quello di sostanziare la «proiezione di potenza» attraverso il raggiungimento di tre traguardi: nel 2020, quello della «società moderatamente prospera», nel 2035 quello di «moderno paese socialista», nel 2049 – a 100 anni dalla rivoluzione maoista –, raggiungere il rango di potenza globale. Un sogno, sostanzialmente, neo-imperiale, nel quale le infrastrutture a sostegno dei commerci erano solo un lato, finanche parziale, della medaglia.

D'accordo con Frankopan, le due «vie della seta», terrestre – *Belt* – e marittima – *Road* –, rappresenterebbero non soltanto la ri-materializzazione dei flussi di merci che hanno caratterizzato il commercio per tre millenni, ma strutture materiali e virtuali di trasmissione di modelli culturali e di relazioni sociali (Frankopan, 2019). Un mega progetto da cui tutti ne uscirebbero vincitori, compresi quelli che si auto considerano «nemici» – Giappone, India, Stati Uniti –: una sorta di mutuo beneficio nel quale tecnologia e credibilità internazionale possono rappresentare i fattori vincenti per la propria affermazione, mentre la sinergia e il mutualismo possono ridurre i potenziali conflitti (Khanna, 2016).

<sup>1</sup> Università di Roma «Sapienza».



## 2. La Cina e il mare: ieri

Sebbene per oltre sei secoli – dal 1433 agli anni Ottanta del Novecento – la Cina abbia collocato il suo interesse verso il mare al suo fronte marittimo orientale, non va dimenticato che la questione ha delle radici antiche. La via marittima verso occidente, in particolare, ha sempre assunto un'importanza prioritaria per le sue componenti geopolitiche-geostrategiche, oltre che meramente economiche. E, verso occidente, l'Oceano indiano ha rappresentato il grande elemento di congiunzione, di scambi culturali, dai tempi remoti a oggi, dalla Vecchia alla Nuova Via della Seta marittima.

Senza troppo scomodare le vicende storiche che portarono allo sviluppo di una delle prime rotte di commerci e relazioni globali, va ricordato come già i mercanti romani avessero utilizzato i porti del Mar Rosso per commerciare prodotti pregiati con i popoli cinesi. Più a est, i porti di Barbaricon – l'attuale Karachi sulla foce del fiume Indo – e Barygaza – l'attuale Bauruch, nel Gujarat indiano – erano veri e propri nodi per il commercio di spezie e pietre preziose nel subcontinente indiano (Cardini, Vanoli, 2017). L'espansione dell'Islam fu concentrata lungo il Mediterraneo e si manifestò come spazio bellico per la conquista del Levante, dell'Africa Settentrionale, della Spagna, della Sicilia. Per gli Arabi, il Mediterraneo e l'Oceano indiano erano i mari di riferimento, mentre Golfo Arabico e Mar Rosso erano mari intermedi. Le navi cinesi iniziarono relativamente tardi a percorrere la rotta marittima, cioè alla fine della dinastia Tang nel X secolo, a causa dell'instabilità politica dell'Eurasia interna che suggerì lo spostamento delle rotte commerciali verso le linee costiere. Una vocazione, quella marittima, che fu proseguita dalla successiva dinastia Yuan (1279-1368) e, in parte, da quella Ming, fino alle imprese dell'ammiraglio Zheng He, incaricato dall'imperatore Yongle, tra il 1403 e il 1433, di portare a compimento sette missioni con oltre 300 navi e 27 mila uomini in totale, lungo tutto il fronte marittimo asiatico dell'Oceano indiano, fino alla penisola arabica, al Corno d'Africa e a parte dell'Africa orientale. Non obiettivi di conquista – raramente la storia imperiale cinese ha mostrato evidenze in tal senso – e nemmeno geografici – gran parte delle coste esplorate erano già conosciute da secoli – ma certamente una manifestazione di potere politico.

Che poi, le pressioni dei «barbari» sulle frontiere settentrionali dell'Impero abbiano consigliato all'imperatore di concentrare gli sforzi sulla terraferma, non toglie valore e significato a quelle spedizioni.

## 3. La Cina e il mare: oggi

La Via della Seta marittima appare lo strumento costruito ad arte per realizzare il duplice obiettivo cinese: economico, a garanzia dei traffici che i porti del Sud-est asiatico generano in ragione del 70% del totale mondiale; geopolitico, come «proiezione di potenza», in Asia come nel Mediterraneo o verso l'Africa.

Per ottenere l'obiettivo la Cina cerca di costituire un «filo» robusto lungo il quale individuare punti strategici in grado di coniugare, appunto, interessi economici e geopolitici. Il «filo», oltre sei secoli dopo le imprese di Zheng He, ricostituisce una delle linee di propagazione strategica cinese, la principale sul fronte marittimo, che non poteva non essere steso lungo l'Oceano indiano. Il «filo di perle», come è stato definito nel 2005 dalla società di consulenza statunitense Booz Allen Hamilton, rappresenta l'infrastruttura strategica che la Cina ha realizzato – e continua a rafforzare – verso il «cliente» Occidente, verso il «fornitore» Medio Oriente, verso la realizzazione del sogno cinese. La dimensione marcatamente strategica, si evince dalla presenza di infrastrutture portuali di carattere militare, accanto ad altre di natura civile-commerciale, lungo le varie «perle» che compongono il filo (Ashraf, 2017). Tale azione, secondo molti analisti occidentali, ha rappresentato una palese provocazione nei confronti *in primis* dell'India e, in secondo luogo, dei rivali occidentali. I porti di Sit-twe – Myanmar –, Chittagong – Bangladesh –, Hambantota – Sri Lanka – e Gwadar – Pakistan – sono veri avamposti per le marine cinesi. D'altronde l'Oceano indiano si presenta sempre meno come mare «neutro», di «semplice transito», ma piuttosto come vero e proprio principio organizzativo delle relazioni commerciali marittime mondiali e delle dinamiche geopolitiche che evidenziano una tendenza geopolitica cinese che potremmo definire «costiera» più che «marittima» in senso classico, in quanto non volta a un dominio dei mari con proiezione oceanica, bensì all'individuazione e costruzione d'una sequenza di punti d'appoggio che privilegi il controllo delle penisole dal Mar Cinese Meridionale al Mediterraneo, passando per il Corno d'Africa.

La dimensione strategica complessa – e complessiva – dell'Oceano indiano, già prefigurata dalle teorie di Alfred Tayer Mahan, dimostra tutta la sua centralità, che gli è data non solo dagli interessi cinesi, ma di tutto il globo. Senza andare troppo lontano nel tempo, nel marzo 2021 abbiamo assistito a uno dei fatti di cronaca trasportistica più rilevanti dal dopoguerra a oggi: l'incidente della Ever Given, che per diversi giorni ha bloccato il Canale di Suez, ha dimostrato come dall'interrelazione sistemica tra Mar Cinese, Oceano indiano, Mar Rosso, Suez e Mediterraneo, dipendano le sorti economiche del mondo. Lo aveva sottolineato Adalberto Vallega con la sua «teoria stadiale dei trasporti marittimi», nella quale il geografo genovese faceva coincidere con la fase trans-industriale – quella, per intenderci, successiva agli anni Novanta del secolo scorso – che diede inizio a riconfigurazioni geografiche e geopolitiche che da un punto di vista marittimo ebbero una enorme rilevanza: quella di spostare il baricentro dei traffici commerciali nel cuore dell'Oceano indiano, il quale diventava via via il nuovo principio ordinatore marittimo globale (Vallega, 1997).

L'ascesa cinese, la divisione internazionale dei processi produttivi, la delocalizzazione in Oriente, non hanno fatto altro che alimentare il nuovo *pivot* oceanico conferendogli centralità nei traffici globali. Negli anni Novanta del secolo scorso, la Cina iniziava il processo di «riappropriazione» sia del Mar cinese meridionale, lungo il quale era stata umiliata dagli europei con le Guerre dell'oppio, sia dell'Oceano indiano, sei secoli dopo Zheng He. L'imponenza dei commerci era tale da imporre, al volgere del Millennio, una riflessione geopolitico-strategica che poneva le basi nella dottrina dell'Ammiraglio Lin Huaqing, comandante della flotta cinese – PLAN – dal 1982 al 1987, considerato il padre delle strategie marittime cinesi contemporanee che, come obiettivo finale, stabilirono proprio quello di spingersi nel controllo dei mari ben oltre il Golfo del Bengala. Per poter tornare a essere potenza marittima la Cina avrebbe dovuto conquistare il controllo delle penisole. Per questo, oltre ai porti dell'Oceano indiano, la Cina cerca non farsi sfuggire il controllo dei maggiori passaggi strategici marittimi mondiali: si pensi a Gibuti – dove ha realizzato anche una ferrovia per Addis Abeba –, uno dei *key points* geopolitici di maggior rilevanza al mondo, al punto che tutte le potenze politiche ed economiche mondiali vi hanno stanziato delle basi militari. Si pensi a Suez, altro passaggio strategico, dove la Cina è presente con una importante quota nella proprietà di Port Said e della Suez Free Zone Area. E ancora, Gibilterra, nei pressi della quale i cinesi sono posizionati a Tanger Med Port, e Panama, primo stato latino-americano a firmare gli accordi su BRI.

#### 4. Cina e Mediterraneo

Nell'Europa balcanica la Cina dal 2012 inizia a stringere rapporti di cooperazione economica con singoli paesi e, al tempo stesso, riconosce l'esistenza di un gruppo «politico»: quello di 16 paesi ex comunisti – cui si agguincerà in seguito la Grecia. Un rapporto, dunque, che è economico – protocolli, affari, commesse, accordi per la realizzazione di infrastrutture – con i singoli, ma contemporaneamente riconoscimento e identificazione politica di un soggetto nuovo che dà forma a una cooperazione istituzionalizzata nei *forum* del cosiddetto gruppo di paesi 16+1, non certo interlocutore privilegiato del soggetto politico multistatale dirimpettaio, cioè l'Unione Europea, ma anzi, in «cordiale antagonismo». Una forma di pressione, di messaggio a Bruxelles: Pechino non chiede garanzie economiche, non pone vincoli, parametri, non obbliga ai procedimenti degli *acquis communautaire*: agisce, dà fiducia. In tal modo tenta di insinuarsi e di radicarsi nel cuore dell'Europa.

Che poi, il successo dell'iniziativa sia ancora da verificare è un dato di fatto. Quello che interessa è, comunque, la prassi. Il Mediterraneo, in tal senso, è una perfetta applicazione del duplice interesse cinese: economico, come porta d'accesso ai mercati europei, il che significa voler gestire direttamente le attività terminalistiche portuali e le intere *supply chain* attraverso le quali transita il commercio cinese verso il primo *partner* commerciale – tab. 1 – e di «proiezione di potenza geopolitica», come pressione sulla stabilità di un quadro di relazioni internazionali consolidate dalla Storia – si pensi al dibattito in Italia al momento della firma del memorandum su BRI del marzo 2019.

Il Mediterraneo, quindi, è l'ultima «perla del filo»: lo diventa come blocco formato dalle differenti «perline» rappresentate dai singoli porti: Pireo, la cui acquisizione ha, di fatto, salvato la Grecia dal *default*, Port Said, Kumport in Turchia, Vado Ligure, Valencia, Cherchelles in Algeria, Tangeri, solo per citarne alcuni.

Tabella 1. Interscambio tra Cina, UE e USA – in miliardi di dollari –, 2019. Fonte: Eurostat, 2020 (ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php?title=Archive:Scambi\_internazionali\_di\_merci).

|                   |     |
|-------------------|-----|
| <b>Import UE</b>  | 383 |
| <b>Export UE</b>  | 202 |
|                   |     |
| <b>Import USA</b> | 353 |
| <b>Export USA</b> | 201 |

La rilevanza del *Mare nostrum* sotto il profilo geopolitico è, infatti, evidente: si tratta di un'area che non può prescindere dalla volontà della Cina di diventare potenza protagonista della sicurezza globale e non più solo regionale. La politica estera cinese in Africa, attiva sin dagli anni Settanta del secolo scorso, ha infatti dato il via a quella forma di *soft power* che ha, alla base, il principio cardine della non ingerenza. Il successo del «modello cinese» anche in regioni, come quella mediterranea, che gli erano un tempo precluse, è evidentemente legato al declino dell'Occidente non soltanto geopolitico, ma soprattutto valoriale.

La Cina non facendosi portatrice di un modello unico, né tantomeno democratico in senso occidentale, adotta una pluralità di approcci in ragione della tipologia degli interlocutori coinvolti, che implica un ampio ventaglio di relazioni politiche e diplomatiche. Ad esempio, per quanto attiene specificamente all'espansione marittima verso il Mar Mediterraneo, Pechino non sembra averlo sinora concepito come un quadrante geopolitico unitario. Lo abbiamo poc'anzi sottolineato nel caso dell'Europa orientale e balcanica. Lo «*shopping dello shipping*» relativo ai porti mediterranei rispecchia tale condotta: la Cina acquisisce quote nei porti del sud Europa, ma anche importanti pacchetti azionari dei porti del *Northern range*: vale a dire, non investe nei «sistemi», ma nei singoli soggetti di business, ignorando ogni progettualità territoriale multidimensionale. D'altra parte, l'interesse cinese è sostenere i mercati e garantirsi la funzionalità delle *supply chain*: se questo significherà utilizzare rotte differenti più remunerative che marginalizzino il Mediterraneo, come quella del Capo o quella Artica, dipenderà dalle situazioni contingenti che potranno verificarsi: certo è che il Mediterraneo dovrà sperare di acquisire, in un futuro prossimo, le capacità interne di sostenere le proprie economie marittime.

## Bibliografia

- Alon I., Zhang W., Lattenman C. (a cura di), *China's Belt and Road Initiative. Changing the Rules of Globalization*, Londra, Palgrave, 2018.
- Andornino G.B., *Dopo la muraglia*, Milano, Vita e Pensiero, 2008.
- Arioli A., *Le città mirabili*, Milano, Mimesis, 2003.
- Ashraf J., *String of Pearls and China's Emerging Strategic Culture*, in «Strategic Studies», 2017, 37, 4, pp. 166-181.
- Bertozzi D.A., *La Nuova Via della Seta*, Santarcangelo di Romagna, Diarkos, 2019.
- Blanchard J.M., Flint C., *The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative*, in «Geopolitics», 2017, 22, 2, pp. 223-245.
- Boulnois L., *La Via della Seta*, Milano, Bompiani, 2005.
- Bradani A., *Oltre la grande muraglia*, Milano, Università Bocconi editore, 2018.
- Bressan M., Savignoni D. (a cura di), *Le Nuove Vie della Seta e il ruolo dell'Italia*, Pisa, Pacini, 2018.
- Brewster D., *Silks Roads and String of Pearls: The Strategic Geography of China's New Pathways in the Indian Ocean*, in «Geopolitics», 2017, 22, 2, pp. 269-291.
- Cardini F., Vanoli A., *La Via della Seta*, Bologna, Il Mulino, 2017.
- Cerreti C., Marconi M., Sellari P., *Spazi e poteri*, Roma-Bari, Laterza, 2019.
- Chen X. (a cura di), *16+1 Cooperation and China-EU Relationship*, Budapest, China-CEE Institute, 2018.
- China's Analysis, *Investment in Influence: The Future of 16+1 Cooperation*, Londra, European Council on Foreign Relations, 2016.
- Cuscito G., *La Via della Seta marittima ha grandi ambizioni e molti ostacoli*, in *Gerarchia delle onde*, «Limes», 2019, 7, pp. 105-112.
- Duchatel M., Duplaix A.S., *La Cina blu: la rotta verso l'Europa*, in *La terza rivoluzione cinese*, «Aspenia», 2018, 82, pp. 128-159.
- Frankopan P., *Le nuove Vie della Seta*, Milano, Mondadori, 2019.

- Gavinelli D., *L'importanza crescente delle Nuove Vie della Seta nel dibattito geografico e nelle altre discipline*, in *La Cina e le Nuove Vie della Seta. Approcci geografici e prospettive interdisciplinari*, «*Geography Notebook*», 2018, 1, 1, pp. 9-26.
- Gosset D., *China and the World*, Bologna, Il Mulino, 2020.
- Ivona A., *One Belt One Road, una strategia di sviluppo globale*, Bari, Wip edizioni, 2020.
- Hanemann T., Huotari M., Kratz A., *Chinese FDI in Europe: 2018 Trends and Impact of New Screening Policies*, in «*Paper on China*», Berlino, Mercator Institute for China Studies, 6 marzo 2019.
- Khanna P., *Connectography*, Roma, Fazi editore, 2016.
- Khanna P., *Il Secolo asiatico*, Roma, Fazi editore, 2019.
- Kortunov A., *La battaglia per l'Eurasia*, in *La terza rivoluzione cinese*, «*Aspenia*», 2018, 82, pp. 55-70.
- Landi C., *La nuova Via della Seta*, Milano, Obarrao edizioni, 2011.
- Liu X., Shaffer L.N., *Le Vie della Seta*, Bologna, Il Mulino, 2009.
- Marconi M., Sellari P., *Geopolitica e spazi marittimi*, Roma, Nuova Cultura, 2021.
- Richet X., *Geographical and Strategic Factors of Chinese Foreign Investment in Europe*, in «*Asian Economic Papers*», 2019, 18, 2, pp. 102-119.
- Sabattini M., Santangelo P., *Storia della Cina*, Roma-Bari, Laterza, 1986.
- Samarani G., *La Cina contemporanea. Dalla fine dell'impero a oggi*, Torino, Einaudi, 2017.
- Sellari P., *Geopolitica dei trasporti*, Roma-Bari, Laterza, 2013.
- Sellari P., *La String of Pearl Strategy cinese*, in «*Gnosis*», 2016, 1, pp. 130-139.
- Sellari P., *Scenari eurasiatici*, Roma, Nuova cultura, 2020.
- Selvatici A., *La Cina e la nuova Via della Seta*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2018.
- Spirito P., *Il nuovo ruolo geoeconomico dei porti meridionali*, in *La terza rivoluzione cinese*, «*Aspenia*», 2018, 82, pp. 185-198.
- Vallega A., *Geografia delle strategie marittime*, Milano, Mursia, 1997.
- Zampieri F., *Elementi di strategia marittima*, Roma, Nuova cultura, 2020.

## Il Mediterraneo nelle strategie economiche della Nuova Via della Seta. Sviluppi e prospettive per i porti commerciali: il nuovo porto del Pireo «Made in China»

Gianpiero Petraroli<sup>1</sup>

### 1. La *Belt and Road Initiative*

Nel novembre del 2013 Xi Jinping, l'attuale presidente della Repubblica Popolare Cinese – RPC –, durante un intervento pubblico tenuto all'Università Nazarbaev in Kazakistan, annunciava l'iniziativa *One Belt One Road* – OBOR –, meglio conosciuta come la Nuova Via della Seta<sup>2</sup>.

L'OBOR si pone come obiettivo quello di promuovere l'integrazione economica attraverso la costruzione di una rete di infrastrutture logistiche volte a connettere i principali *hub* strategici e commerciali del continente euroasiatico. Tale prospettiva attribuisce all'Eurasia e al bacino del Mediterraneo una nuova rilevanza strategico-economica, quest'ultimo snodo logistico e commerciale è di centrale importanza nelle strategie della «Nuova Via della Seta». Per dare origine alla cornice delle nuove rotte transnazionali, l'OBOR si sviluppa su due direttrici parallele: quella terrestre nominata *Silk Belt Road Economic* – SREB – e quella marittima, la *Maritime Silk Road* – MSR – o *The 21st Century Maritime Silk Road*, le quali ridisegnano la geografia del commercio internazionale (Vanolo, 2007).

La *One Belt One Road*, in seguito rinominata *Belt and Road Initiative* – BRI –, rievoca le imprese dell'antica «Via della Seta» ma, a differenza delle antiche rotte, le massicce infrastrutture, in particolare ferrovie e autostrade, hanno trasformato l'antica *Via* ridisegnando lo spazio funzionale in un progetto dalla portata unica nel suo genere (Khanna, 2016). La «Nuova Via della Seta» è stata concepita come un'iniziativa *top-down*, un progetto imposto dal Governo di Pechino che si differenzia dall'antica «Via della Seta» sorta come processo *bottom-up*, un commercio gestito dai singoli mercanti lungo tutto il percorso in cui si snodava la via commerciale: dalla Cina al Mediterraneo<sup>3</sup>.

L'ambizioso progetto di Xi Jinping ha come obiettivo la costruzione di una rete di corridoi infrastrutturali in grado di collegare i principali nodi commerciali: dalla Cina all'Africa all'Europa, permettendo, in tal modo, al gigante asiatico di ridurre l'*overcapacity* industriale. Nel 2015, l'espressione *One Belt One Road* è stata sostituita dal termine *Belt and Road Initiative* – BRI –, sottolineando l'esigenza di creare non una sola *via* ma molteplici *vie*: *many belts many roads*. Sponsorizzare un progetto di una portata globale con un nome che lasciava intendere una unidirezionalità commerciale ed economica suscitava perplessità e critiche da parte dei Paesi firmatari del *Memorandum of Understanding* – MoU. Dal 2015, nel resto del globo si utilizzano gli acronimi BRI o OBOR come sinonimi, mentre gli organi di Stato e gli organi di stampa della RPC continuano ad utilizzare solo la dicitura OBOR.

La rotta Europa-Estremo Oriente ha raggiunto il 42% del mercato globale, un risultato rilevante se si tiene presente che attualmente il trasporto marittimo ricopre oltre l'80% delle merci che circolano nel mondo (Ghi-

<sup>1</sup> Università di Napoli «L'Orientale».

<sup>2</sup> L'espressione «Via della seta», coniata dal geografo tedesco Ferdinand Von Richtofen, viene utilizzata per la prima volta nel 1877.

<sup>3</sup> Nel 200 a.C., con l'espansione dell'Impero Han verso ovest e con lo sviluppo delle prime rotte commerciali in Asia, nasceva la Via della Seta. I commercianti esportavano la seta verso l'Impero romano percorrendo tutta l'Asia centrale fino al Mediterraneo, il «Mare Nostrum».



selli, Fardella, 2017). Inoltre, «i traffici marittimi, attraverso i quali si sviluppano oltre due terzi del commercio mondiale, si concentrano per gran parte proprio negli immensi porti container distribuiti tra la penisola di Malacca e le coste del Mar Cinese Meridionale» (Sellari, 2018, p. VI).

L'ambizioso progetto cinese necessita del supporto europeo e mediterraneo per estendere i suoi mercati e per ridurre l'*overcapacity* industriale: le imponenti reti ferroviarie Yiwu-Madrid, Yiwu-Londra e Yiwu-Liegi, il porto greco del Pireo, le acquisizioni del porto di Bilbao, Valencia e Vado Ligure e infine, il porto Nord Africano di Tangeri<sup>4</sup> – Tanger Med –, *hub* settentrionale del Marocco, rappresentano progetti essenziali per perseguire la strategia economica della BRI nella regione mediterranea.

## 2. Lo spazio Mediterraneo: interessi e investimenti della BRI e il nuovo porto del Pireo

Lo spazio mediterraneo rappresenta per l'export cinese e per la strategia economica della BRI uno dei punti finali della «Via della Seta Marittima» e sbocco per il mercato europeo. Per comprendere la geografia del commercio nel Mediterraneo e, nello specifico, le relazioni commerciali tra la Cina e i porti del Mediterraneo è fondamentale porsi una domanda: cosa si intende per «spazio mediterraneo»? Lo storico Predrag Matvejević, riprendendo le parole di Mercatore, sosteneva che «Il Mediterraneo riceve diversi nomi, a seconda delle terre fino a cui arriva [...] Le denominazioni del mare dipendono dalla sua posizione, dal rapporto con le terre che bagna e dai legami con i popoli che vivono sulle sue sponde» (Matvejević, 1998, p. 13).

Per le istituzioni cinesi il Mediterraneo non è visto come un'unica regione, difatti, due ministeri distinti si occupano di due aree geografiche differenti entrambe connesse al Mar Mediterraneo. L'analisi della scala geografica si estende e, per comprendere le strategie economiche e politiche della RPC, bisogna analizzare il Mediterraneo allargato: da un lato l'Europa, dall'altro i Paesi MENA. Il Dipartimento per gli affari europei si occupa dei Paesi della sponda nord del Mediterraneo e del Nord Europa, mentre il Dipartimento per gli affari dell'Asia Occidentale e Nord Africa si occupa dei Paesi della sponda sud del Mediterraneo, distribuiti geograficamente tra Nord Africa e Asia. Le relazioni che il governo cinese ha con i Paesi mediterranei seguono la linea politica dei due ministeri, dividendo geograficamente l'area mediterranea in due blocchi: nella sponda nord gli interessi di Pechino sono concentrati principalmente nel commercio mentre nella sponda sud nel settore energetico (Ghiselli, Fardella, 2017).

Sono tre i principali poli commerciali marittimi in cui la Cina investe nel Mediterraneo: l'asse Suez-Turchia, il porto del Pireo e l'asse Algeciras – Tanger Med e Cherchell. Gli investimenti delle compagnie navali cinesi e la costruzione di nuove infrastrutture ferroviarie nel Mediterraneo permettono alla Cina di costruire una maglia composta da numerose reti commerciali connesse tra di loro.

Secondo uno studio effettuato dall'European Parliamentary Research Service EPRS, *China's Maritime Silk Road initiative increasingly touches the EU* (2018), nei porti bagnati dal Mar Mediterraneo il principale investimento cinese, strettamente collegato alla strategia geoeconomica della BRI, è il porto greco del Pireo con una partecipazione della COSCO al 67% – 51%+16%. Inoltre, la COSCO Shipping ha acquistato il 51% delle quote della *Noatum Portum Holdings* – NPH – che gestiscono i porti di Valencia e Bilbao, *Noatum Container Terminal Valencia* – NCTV – e *Noatum Container Terminal Bilbao* – NCTB. Il porto italiano di Vado Ligure è l'unico scalo frutto di investimenti cinesi nella penisola italiana e vede la partecipazione di due compagnie: la COSCO al 40% e la Qingdao Port International al 9.9%. Dalla letteratura emersa in questi ultimi anni e dalle conferenze scientifiche<sup>5</sup> seguite, è emerso che i porti italiani di Trieste e Venezia sono stati al centro di un fitto dibattito che inquadrava i due scali come possibili protagonisti commerciali della «Nuova Via della Seta». Allo

<sup>4</sup> Il porto di Tanger Med non rientra negli investimenti delle compagnie marittime cinesi, ma rappresenta un importante snodo tra Mediterraneo ed Atlantico e destinato a diventare il secondo porto per importanza di scambi commerciali nel Mediterraneo, dopo il porto del Pireo.

<sup>5</sup> «Une ou des routes de la soie? Diaspora chinoise, commerce et changement socio-spatial en Europe et en Afrique» presso l'Università di Toulouse Jean Juares, 23/10/2018; «Per mare o via terra? Nuove prospettive per il commercio tra Italia e Cina lungo la via della Seta». In collaborazione con il Centro Internazionale di Ricerca Marco Polo – Map – e Center for Global Europe Asia Connection Università di Venezia Ca' Foscari, 6/12/18; «Belt & Road Initiative – BRI – Three days work - 27-28-29 March Università di Salerno» in collaborazione con: Shanghai University, European Center Medium Weather Forecast – ECMWF –, RsA Asia, 2018.

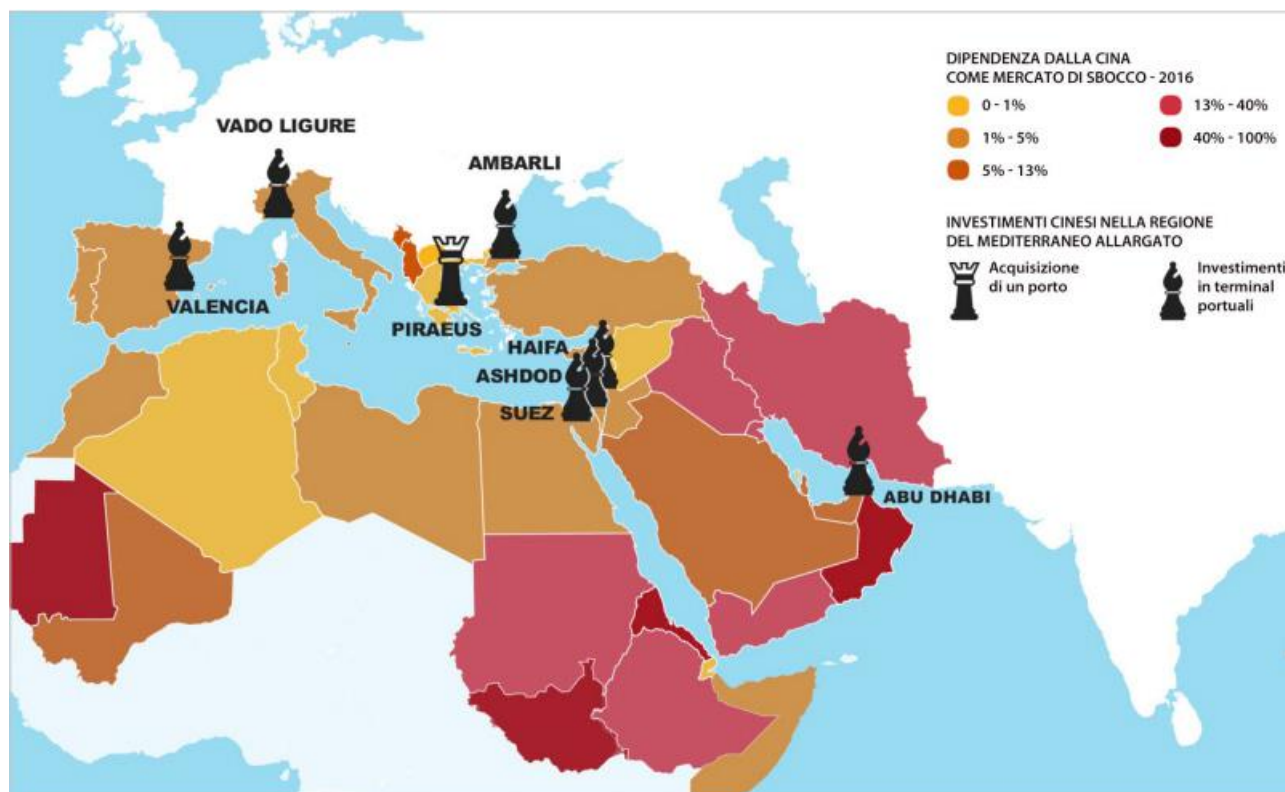


Figura 1. Investimenti cinesi nei porti del Mediterraneo allargato. Fonte: Orizzonte Cina, 2018.

stato attuale, nonostante la strategica posizione geografica e l'importanza che il porto di Venezia ha avuto nella storia del commercio marittimo, dei due porti nessun accordo è stato concluso con le compagnie cinesi, complice soprattutto il forte legame che lega i porti dell'Adriatico riuniti sotto la sigla «Associazione dei porti del Nord-Adriatico» – NAPA. Infine, la *China Group International* ha acquisito il 49% delle partecipazioni del porto di Marsiglia, permettendo alla Cina di coprire commercialmente l'intero nord-ovest del Mediterraneo con investimenti in Spagna, Francia e Italia. Escluso il porto di Anversa, acquisito nel 2004, tutti gli investimenti in Ue sono stati conclusi dal 2013 in poi, anno in cui Xi Jinping annuncia la BRI; «le compagnie asiatiche operano una sorta di “colonizzazione” dei fronti portuali, assumendo un ruolo determinante nella competitività dei sistemi regionali» (Sellari, 2018, p. VIII). La *COSCO Shipping* e la *COSCO Pacific* rappresentano circa il 90% degli investimenti cinesi, il restante 10% è diviso tra la *Qingdao Port International* e la *China Merchant Group International*. Per quanto concerne il Nord Europa, tre sono i porti commerciali di interesse cinese: il primo è quello di Rotterdam, principale scalo commerciale marittimo europeo, il secondo è quello di Anversa e, infine quello di Zeebrugge con una partecipazione della COSCO al 100% – 24%+76%.

Allargando la scala geografica e analizzando la sponda sud ed est del Mediterraneo, le compagnie navali cinesi hanno concluso importanti investimenti anche nei porti di Port-Said e Alessandria in Egitto, Ashdod e Haifa in Israele, Cherchell in Algeria e il Kumport terminal nel porto di Ambarli Istanbul, quest'ultimo di importante rilevanza strategica poiché permetterebbe di creare un ponte commerciale con il porto greco del Pireo; «Chinese investments in infrastructure in the Mediterranean region are proportional to the importance of the European market for China» (Ekman, 2018, p. 17).

I porti commerciali, storicamente, sono stati definiti luoghi porosi, porosità dettata dalle norme e regole che vigono all'interno del porto, talvolta in contrasto con le leggi dello Stato in cui risiedono. Il porto del Pireo, gestito dalla COSCO, è un porto di *transshipment*, tipologia di terminal container che prevede il trasbordo delle merci da un mezzo di trasporto ad un altro. Questo comporta un processo di separazione tra porto e città, delegando, spesso, le decisioni operative alle compagnie cui è stato affidato il porto creando un'*enclave* fuori dalle leggi statali.

La COSCO con i suoi investimenti nel porto del Pireo, oltre a fare leva sull'importanza strategica che assume il porto greco negli scambi commerciali nel Mediterraneo orientale, risulta strategicamente centrale la sua capacità marittima di indirizzare il traffico container verso il Mediterraneo e nello specifico nell'*hub* del Pireo, modificando la geografia del commercio marittimo in direzione degli interessi di Pechino. Gli investimenti delle compagnie di *shipping* cinesi nelle infrastrutture portuali rappresentano da un lato una via commerciale preferenziale che permette alle industrie cinesi di ridurre l'*overcapacity* industriale e dall'altro aumentano l'influenza politica di Pechino nel Mediterraneo e in Ue: «the relationship between port investment and political influence, it is necessary to take a detailed look into COSCO's involvement at Piraeus» (Van Der Putten, 2014, p. 9). Circa il 31% degli investimenti della Cina sono rivolti al continente europeo, dato che interessa solo la sponda nord del Mediterraneo, mentre l'80% del commercio tra Ue e Cina è inviato via mare. Nel Mar Mediterraneo circola oltre il 20% del traffico marittimo globale<sup>6</sup>, dato destinato a crescere in virtù dell'ampliamento del canale di Suez, avvenuto nel 2015, e dell'evolversi della BRI<sup>7</sup>

La maggior parte degli investimenti cinesi nel Mediterraneo allargato vengono effettuati dalle *State Owned Enterprises* – SOEs –, le imprese statali, questo comporta un controllo diretto del governo di Pechino nei capitali investiti delle proprie imprese; controllo che assume un peso maggiore se si considera lo stretto rapporto che intercorre anche con imprese private che seguono la stessa strategia economico/commerciale della BRI.

L'interesse del governo di Pechino, rafforzato dalla politica economica della BRI, si espande non solo nei porti mediterranei e del Nord Europa, ma anche nei Paesi dei Balcani e del centro Europa. Con la creazione del gruppo 16+1<sup>8</sup> – 17+1 con la Grecia – *Cooperation between China and Central and Eastern European Countries* – China-CEE, China-CEEC – e con gli investimenti infrastrutturali volti a creare una linea ferroviaria Belgrado-Budapest, connessa al porto del Pireo, la Cina espande in tal modo i propri interessi economici in tutta l'Europa. Il nuovo corridoio commerciale denominato *China-Europe Land-Sea Express* si sviluppa su due assi: quello terrestre e quello marittimo. Quello terrestre è collegato al progetto 17+1, include la futura ferrovia Belgrado-Budapest e il porto greco del Pireo, passando per Macedonia e Serbia; mentre quello marittimo vede, come principali attori, il canale di Suez e lo stretto di Malacca, snodi di primaria importanza per il trasporto merci via mare dalla Cina al Mediterraneo; «The Belt and Road Initiative is much more than the “flag following trade”. It is designed to expand Chinese strategic presence and enhance its influence across South Asia, Eurasia, the Middle East and into Europe» (Linden, 2018, p. 12).

Gli investimenti nei porti del Mediterraneo, in particolare nel porto del Pireo dove la COSCO gestisce i due terminal<sup>9</sup>, quello commerciale e quello turistico, rappresentano un fattore di radicamento del commercio cinese sul territorio. Gli scambi commerciali, calcolati in TEU – Twenty-foot Equivalent Units –, tra il Mediterraneo e il Nord Europa verso la Cina e viceversa, dal 2014 al 2018, sono aumentati di circa il 3% rappresentando un quarto degli scambi commerciali globali (UNCTAD, 2020). Il *gap* tra import/export è aumentato raggiungendo oltre il 10% di differenza, generando un'asimmetria dei flussi commerciali che vede la Cina esportare più del doppio di quello che importa dall'Europa. I primi cinque Paesi europei che importano dalla Cina sono Olanda, Germania, Italia, Francia e Spagna<sup>10</sup> (UNCTAD, 2020), con i porti di Rotterdam e Amburgo che svolgono un ruolo di primo piano negli scambi commerciali, aumentando le importazioni dalla RPC. I porti spagnoli di Valencia e Algeciras fino al 2017 rappresentavano i principali porti mediterranei con oltre 4 milioni di TEU scambiati ogni anno mentre, Tanger Med e il porto del Pireo dal 2007 al 2017 hanno au-

<sup>6</sup> Review of maritime transport, 2019 (unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019\_en.pdf).

<sup>7</sup> «The doubling of the Suez Canal has registered record growth, with more than 900 million tons transited in 2017, up %11 on 2016, and 17,550 ships. In addition, China's Belt and Road Initiative – BRI – will activate about 1.4 trillion dollars in infrastructure spending, 4.1 billion of which Chinese investment spending on Mediterranean ports and terminals» (SRM, 2019).

<sup>8</sup> *Cooperation between China and Central and Eastern European Countries* nasce nel 2012 a Budapest. I paesi membri del gruppo 16+1 appartengono sia all'Europa centrale sia all'Europa dell'est. La Cina intrattiene rapporti commerciali *one to one* con i seguenti Paesi: Albania, Bosnia e Herzegovina, Bulgaria, Croazia, Repubblica Ceca, Estonia, Ungheria, Lettonia, Lituania, Macedonia del Nord, Montenegro, Polonia, Romania, Serbia, Slovacchia e Slovenia.

<sup>9</sup> La gestione dei due terminal consente alla COSCO di avere pieno controllo sugli investimenti e nelle decisioni operative che riguardano il porto del Pireo, oltre ad aver abolito qualsiasi tutela sindacale per i lavoratori greci assunti nei due terminal.

<sup>10</sup> Nei Paesi Bassi le importazioni dalla Cina sono pari al 26.1%, in Germania al 18.8%, in Italia al 17.3%, in Francia al 15.1% e in Spagna al 16.4%, con un valore in euro inferiore alla Francia.

mentato la loro capacità di movimentazione di TEU del 450% e del 200%<sup>11</sup>. Attualmente il porto del Pireo è il primo porto commerciale del Mediterraneo con oltre 5.6 milioni di TEU scambiati ogni anno (SRM, 2020). Gli investimenti cinesi nei porti del Mediterraneo sono legati anche allo sviluppo delle ZES e delle *free zone* retroportuali. Il porto del Pireo e il porto di Port Said, strategico per la sua posizione sul canale di Suez, rientrano in questa strategia economica; opposto è il caso del parco industriale cinese *Cité Mohammed VI Tanger Tech* che sorgerà a ridosso del porto di Tanger Med, in Marocco. In questo caso, trovandosi dinanzi ad un porto già competitivo commercialmente nel bacino del Mediterraneo, il governo di Pechino ha deciso di investire solo nella *free zone* retroportuale e non nel porto.

La crisi sanitaria causata dal coronavirus ha generato un effetto tsunami riversatosi prima a livello regionale e poi a livello globale con conseguenti rallentamenti per l'economia e per il commercio.

Per quanto riguarda i dati inerenti alle esportazioni, la Cina ha registrato un aumento dell'8,2% nel mese di aprile del 2020, rispetto a un calo dell'11,4% nel primo trimestre del 2020. «The temporary shutdown of economies around the world has disrupted global supply chains, which has caused major delays in BRI infrastructure projects and increased the costs. For the time being, China and BRI partner countries will have to divert attention and resources to fighting the spread of the virus and providing relief for their economies» (Mouritz, 2020, p. 116).

### 3. Riflessioni conclusive

Gli interessi commerciali della BRI nel Mediterraneo si sono concentrati soprattutto nei paesi dell'Unione europea, con il porto del Pireo principale attore degli investimenti cinesi. L'ampliamento del canale di Suez, avvenuto nel 2015, ha aumentato il passaggio di navi nello stretto e di conseguenza anche i flussi di TEU nel Mediterraneo, stimati al 20% rispetto ai flussi globali secondo uno studio del *Review Maritime Transport 2020*. Tutti gli investimenti nei porti commerciali del Mediterraneo sono stati effettuati dopo il 2013, dato che conferma come le politiche economiche della BRI abbiano dato un impulso decisivo nello sviluppo di nuove infrastrutture portuali a guida cinese, proiettando il porto greco al primo posto per movimentazione di TEU nel Mediterraneo. I principali porti interessati, oltre al Pireo, sono stati quello di Valencia e Bilbao in Spagna, Vado Ligure in Italia e Marsiglia in Francia (*European Parliamentary Research Service EPRS*, 2018; SRM, 2019). La COSCO ha rappresentato la prima compagnia di *shipping* cinese nel Mediterraneo mentre la rotta terrestre, meno influente dal punto di vista economico e commerciale, è risultata strategica in un'ottica di influenza geopolitica nella regione euroasiatica, soprattutto nei *Landlocked country*. Le rotte che collegano la città di Yiwu con altrettante città europee, prime fra tutte Duisburg, Amburgo e Madrid (Pomfret, 2018) e i numerosi collegamenti tra le altre città interne della Cina con l'Europa, inseriscono il Mediterraneo quale «terra di mezzo» in una continua connessione di flussi economici provenienti sia dal Canale di Suez, sia dallo stretto di Gibilterra connesso con il porto di Tanger Med in crescente espansione.

La BRI, nel segmento di lungo periodo, può rappresentare un mutamento di sistema in grado di riscrivere le regole della globalizzazione, spostando il baricentro del potere economico ad est del mondo: «Un mutamento strutturale si verifica ogni pochi decenni; i sistemi mutano solo ogni pochi secoli. Il mutamento strutturale rende il mondo *complicato*, il mutamento di sistema lo rende *complesso*» (Khanna, 2016, p. 67).

La pandemia Covid-19 ha rappresentato un'interruzione senza precedenti per l'economia globale e il commercio mondiale, con una drastica riduzione della produzione e del consumo in tutto il mondo: «secondo stime dell'Organizzazione mondiale del commercio, il collasso degli scambi internazionali di merci sarà compreso tra il 13% e il 32% nel 2020, con un rimbalzo tra il 21% e il 24% nel 2021».

<sup>11</sup> Assoporti, *MedPorts Conference 2018 e il ruolo del Mediterraneo nello scenario portuale mondiale*.



## Bibliografia

- Amighini A., *Finanza e potere lungo le Nuove Vie della Seta*, EGEA spa, 2020.
- Blanchard F., Flint C., *The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative*, in «Geopolitics», 2017, 22, 2, pp. 223-245.
- Cavaliere R., *La Belt and Road Initiative e gli investimenti cinesi*, in «Mondo Cinese. Rivista di studi sulla Cina contemporanea», 2019, 2-3, pp. 89-108.
- Dossi S., *Dal dibattito accademico al progetto geopolitico Le Nuove Vie della Seta fra potere marittimo e potere continentale*, in «Geography Notebooks», 2018, 1, 1, pp. 111-122.
- Ekman A., *La Chine en Méditerranée: un nouvel activisme, Politique étrangère*, in «Politique Étrangère», inverno 2016-2017, 81, 4, pp. 73-84.
- European Parliamentary Research Service EPRS, *China's Maritime Silk Road initiative increasingly touches the EU*, 2018.
- Ferragina E. (a cura di), *Rapporto sulle economie del Mediterraneo*, Il Mulino, Bologna, 2016.
- Garcia H.A., Jianwei X., *China's Belt and Road Initiative: Can Europe Expect Trade Gains?*, Bruegel Research Institute, 2016 (collana «Working Paper Series», 5).
- Garruccio R., *Trap Talk: La nuova via della seta nella dinamica della crescita economica cinese*, in «Geography Notebooks», 2018, 1, 1, pp. 95-110.
- Gavinelli D., *L'importanza crescente delle Nuove Vie della Seta nel dibattito geografico e nelle altre discipline*, in «Geography Notebooks» 2018, 1, 1, pp. 9-11.
- Gavinelli D., *One Belt One Road: la riapertura delle Vie della Seta o un nuovo percorso geopolitico per la Cina?*, in «Geography Notebooks», 2018, 1, 1, pp. 15-26.
- Gavinelli D., *La "Belt and Road Initiative": un fattore di sviluppo per il mosaico mediterraneo*, in «Memorie geografiche», 2019, nuova serie, 17, pp. 825-831.
- Ghiselli A., Fardella E., *Cina - Il Mediterraneo nelle nuove Vie della Seta*, Osservatorio di Politica Internazionale, a cura di T.wai (Torino World Affairs Institute), 132, maggio 2017.
- Istituto Affari Internazionali (IAI), *Covid-19 e dinamiche del commercio internazionale. Le sfide per il sistema multilaterale ai tempi della pandemia*, 2020.
- Khanna P., *Connectography. Le mappe del futuro ordine mondiale*, Fazi Editore, Roma, 2016.
- Kolosov V. e altri, *The Chinese Initiative "the Belt and Road": A Geographical Perspective*, in «Geography, environment, sustainability», Gennaio 2017 pp. 4-19.
- Linden R., *The New Sea People: China in the Mediterranean*, Istituto Affari Internazionali (IAI), 2018.
- Liu C., *Breaking Up the Belt and Road Initiative*, in «Sinergy. The Journal of Contemporary Asian Studies», 2020 ([utsynergyjournal.org/2020/01/25/breaking-up-the-belt-and-road-initiative/](https://utsynergyjournal.org/2020/01/25/breaking-up-the-belt-and-road-initiative/)).
- Matvejević P., *Il Mediterraneo e l'Europa*, Garzanti, Milano, 1998.
- Mouritz F., *Implications of the COVID-19 Pandemic on China's Belt and Road Initiative*, in «Connections», 2020, 19, 2, pp. 115-124.
- Pomfret R., *The Eurasian Land Bridge: The Role of Service Providers in Linking the Regional Value Chains in East Asia and the European Union*, ERIA Discussion Paper Series, 2018.
- Sellari P., *Geopolitica dei trasporti*, Editori Laterza, Roma, 2018.
- SRM, *Italian Maritime Economy. Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell'energia*, 6° Rapporto annuale, 2019.
- SRM, *Italian Maritime Economy. L'impatto del Covid-19 sui trasporti marittimi: rotte strategiche e scenari globali. Intermodalità e sostenibilità chiavi per il rilancio italiano*, 7° Rapporto annuale, 2020.
- United Nations, (Publication issued by the United Nations Conference on Trade and Development), *Review of Maritime Transport 2020*, UNCTAD/RMT/2020.
- Van der Putten F.P., *Chinese Investment in the Port of Piraeus, Greece: The Relevance for the EU and the Netherlands*, Clingendael Institute, 2014.
- Vanolo A., *Gli spazi economici della globalizzazione. Geografie del commercio internazionale*, Torino, Utet, 2007.
- Zhang J., Dong Y., *AIIB e vie della seta, due facce della stessa medaglia*, in «Limes», 2017, 1, pp. 67-74 (collana «Cina-Usa la sfida»).



## L'influenza geoeconomica della Nuova Via della Seta Marittima del XXI secolo tra Cina e Paesi del Mediterraneo

Tianyi Liu<sup>1</sup>

### 1. Introduzione

Partendo dal presupposto che la geoeconomia è il punto di partenza di una disciplina che conquista gli interessi nazionali attraverso lo studio delle interazioni con l'economia in un particolare ambito spaziale limitato (Lu, 2004), a partire dagli anni Novanta, la geoeconomia stessa è diventata un tema caldo per la ricerca internazionale. L'introduzione del postmodernismo ha provocato infatti un cambiamento di prospettiva nella ricerca geoeconomica, come dimostrano in particolare gli sviluppi della geopolitica critica (Dodds, 1998).

La ricerca critica di teorie geopolitiche mette in luce l'influenza dei fattori soggettivi sulla geoeconomia mondiale, che si esprime soprattutto in differenze culturali, identità politica, nazionalità, orientamento ai valori, giudizio etico, ecc. In questo senso due opere appaiono rappresentative: «Lo scontro delle civiltà e il nuovo ordine mondiale» e «Geopolitica delle emozioni. Le culture della paura, dell'umiliazione e della speranza stanno cambiando il mondo». Gli autori, rispettivamente Samuel P. Huntington (2002) e Dominique Moisi (2010), sottolineano bene come queste differenze abbiano emotivamente ricoperto un ruolo dominante nel mondo geoeconomico. Negli ultimi anni, il recente studio critico della geoeconomia dei mari, le nuove prospettive di ricerca e i nuovi orientamenti culturali gettano le basi per future ricerche geoeconomiche anche sugli oceani. Luttwak (1990) e O'Loughlin e Anselin (1996) sostengono che l'indebolimento dell'importanza del potere militare dello stato abbia ridotto l'influenza della geopolitica nelle relazioni geoeconomiche tra gli stati, mettendo la geoeconomia al centro delle relazioni tra le grandi potenze. Con i drastici cambiamenti della situazione politica ed economica mondiale, la geopolitica e la geoeconomia, nella formazione di una ricomposizione delle relazioni internazionali, svolgono un ruolo sempre più importante e insostituibile; quindi, la geoeconomia interstatale non solo viene nuovamente dagli Stati Uniti, dalla Russia e dall'Unione Europea, ma anche dalla Cina e da gran parte dei paesi in via di sviluppo nell'elaborazione della politica estera. È stato inoltre avviato uno studio sul contesto geopolitico e geoeconomico della regione circostante, con l'obiettivo di fornire buone condizioni esterne per la sicurezza nazionale e lo sviluppo economico e sociale.

### 2. L'importanza della geoeconomia sulla Nuova Via Della Seta Marittima

Il corso della storia ha dimostrato come per la Cina, che pure ha una dimensione sia terrestre sia marittima, non sia stata elaborata una strategia marina stabile a lungo termine. Gli sforzi senza precedenti compiuti dalla Cina per diventare una «potenza marittima» nel 2021 sono stati strategici e creativi al tempo stesso. La costruzione di una potenza economica marittima è uno dei principali obiettivi della Cina contemporanea. Per fare questo, è inevitabile anche promuovere un'economia marittima dinamica; la garanzia tecnologica per la creazione di una «potenza marittima» sta nel miglioramento della tecnologia marina; la base per lo sviluppo

<sup>1</sup> Studentessa Università di Roma Tor Vergata.

sostenibile delle industrie marittime è la protezione dell'ambiente marino e degli ecosistemi marini; la garanzia fondamentale e la solida base per il mantenimento della sovranità territoriale e degli interessi marittimi sono costituite dalla costruzione di una marina moderna.

La Cina è una potenza con un ampio spazio marittimo e terrestre e punta ad aprirsi al mondo e per questo la costruzione di una potenza navale è una pietra angolare della sua strategia nazionale oceanica. Il corso della storia e le lezioni della realtà ci impongono, tuttavia, di non riporre tutte le nostre speranze nelle buone normative elaborate in una comunità internazionale spesso «anarchica». La costruzione di una «potenza marittima» richiede perciò la creazione di un forte investimento per affrontare, nel caso, il peggio e per evitare situazioni di passività nei momenti critici. Da questo punto di vista gli interessi strategici marittimi svolgeranno pertanto un ruolo sempre più importante per lo sviluppo di un paese nel suo complesso.

Il XXI secolo è inevitabilmente il secolo del mare e la concorrenza mondiale per le risorse marine si fa sempre più aspra. Il mare, spazio chiave per i rapporti commerciali globali, è un grande palcoscenico per la configurazione della strategia politica e militare, e un numero crescente di Paesi sta intensificando la sua presenza per raggiungere una posizione strategica. In tal modo lo spazio marino sta diventando sempre più un campo di battaglia per gli interessi tra gli Stati. In quest'ottica già la storia e l'economia dell'Europa stanno a testimoniare: attraverso la creazione di un sistema capitalistico-produttivo e l'apertura di nuove rotte a partire dal sedicesimo secolo, premessa al colonialismo in Africa, Asia e America, la produzione capitalistica si è diffusa e continua a permeare ogni angolo del mondo. L'economia non è più quella di una singola regione, di un paese, ma è diventata un sistema economico mondiale interconnesso e interdipendente. E le economie nazionali non sono più quelle limitate ai singoli paesi, ma sono parte dell'economia mondiale interconnessa. In questo contesto anche i paesi mediterranei sono indotti a diversificare le loro relazioni economiche e a rafforzare ulteriormente i loro legami con i mercati in rapida crescita come quello cinese. Inoltre, i cambiamenti politici intervenuti nella regione dopo le cosiddette «Primavere Arabe» hanno creato condizioni favorevoli per un aumento delle esportazioni e degli investimenti cinesi nella regione mediterranea (Tempi Globali, 2013). Così la prosperità economica dei porti che si affacciano sul Mediterraneo è diventata un importante fattore di stabilità politica ed economica per molti paesi. Anche nel passato la Via della Seta aveva consentito scambi di beni, tecnologie, persone e idee e questo sembra avvenire anche oggi stimolando il progresso culturale e sociale delle diverse economie, favorendo il dialogo e la riconciliazione tra civiltà diverse (Hu, 2020). La proposta di creare in comune una «cintura economica lungo la via della seta» viene presentata non solo come un'opportunità e una maggiore apertura della Cina verso l'Occidente ma anche un'occasione per promuovere la reciproca integrazione tra la Cina e la grande area Euro-Asiatica e per costruire legami economici sempre più stretti, creando una nuova piattaforma per lo sviluppo dei paesi interessati. Ne consegue anche una concentrazione di opportunità commerciali e industriali lungo l'asse marittimo delle Nuove vie della seta. Nel passato e anche nel presente, il commercio economico marittimo è stato un elemento importante del potere economico della Cina, che ha fornito le risorse energetiche e petrolifere necessarie per la crescita economica del grande paese asiatico. È proprio grazie alle risorse petrolifere e ai mercati marittimi che la Cina appare strettamente collegata al Mediterraneo attraverso la via della seta marittima. I porti mediterranei, situati lungo le coste della Spagna, della Grecia e dell'Italia, nonché quelli dei Paesi Arabi, rappresentano un terzo del commercio marittimo mondiale. Per la Cina, il volume di merci che attraversano direttamente il Mediterraneo è superiore a quello delle merci che attraversano lo stretto di Gibilterra. I porti mediterranei rappresentano quindi una base portuale strategica per lo sviluppo del commercio marittimo cinese e, attraverso il Mediterraneo, possono rafforzarsi i legami della Cina con l'Italia, la Grecia e la Spagna, che sono anelli importanti di questa lunga catena, e più in generale l'Europa.

La regione mediterranea ha pertanto un valore economico importante per la Cina. Inoltre, la globalizzazione dell'economia mondiale e lo sviluppo dell'integrazione regionale hanno spinto la Cina ad adeguare gli accordi bilaterali con i paesi della regione mediterranea. In un contesto di globalizzazione sempre più profonda, il processo di regionalizzazione si sta gradualmente intensificando: la zona nordamericana di libero scambio – NAFTA – potrebbe essere estesa ai paesi sudamericani; l'associazione delle nazioni del sud-est asiatico – ASEAN – e l'PAPEC hanno introdotto l'idea dell'integrazione dell'Asia orientale; l'Unione Europea ha una lista di paesi che hanno chiesto di aderirvi. In questo panorama si può promuovere uno sforzo collettivo, per il rafforzamento della cooperazione allo sviluppo e al commercio con i paesi rivieraschi del Mediterraneo e

con la Cina. È quindi logico, da un punto di vista puramente economico, che in tutti i porti del Mediterraneo, anche a Napoli, in Italia, vi siano investimenti da parte di imprese cinesi. Inoltre, per le attività economiche marittime della Cina (Tempi Globali, 2013). Nel marzo del 2019, la Cina e l'Italia hanno firmato un memorandum d'intesa per promuovere la costruzione di un partenariato economico. L'Italia è stata così il primo paese del G7 a partecipare ufficialmente all'iniziativa e il quattordicesimo paese europeo in ordine cronologico. La posizione geografica dell'Italia nel cuore del Mediterraneo ha tradizionalmente favorito una politica di vicinanza con tutti i paesi rivieraschi, dalla Spagna alla Grecia, dalla Turchia all'Egitto. L'appartenenza alla NATO e all'Unione Europea completa la collocazione internazionale e geopolitica dell'Italia.

La Cina è caratterizzata da una forte complementarità commerciale con molti paesi mediterranei e ha importanti vantaggi strategici utili a sviluppare relazioni commerciali bilaterali e a migliorare i livelli di scambio tra le due parti. L'Italia è il quarto partner commerciale della Cina nell'Unione Europea, mentre la Cina è il primo partner commerciale dell'Italia in Asia. Secondo le statistiche cinesi, gli scambi bilaterali nel 2019 ammontavano a 54910 milioni di dollari, con un aumento dell'1,2% su base annuale. Di tale importo, 33,5 miliardi di dollari statunitensi sono stati esportati dalla Cina, con un aumento dell'1% su base annua; le importazioni volontarie hanno raggiunto 2,141 miliardi di dollari USA, con un aumento dell'1,7% rispetto all'anno precedente (Ambasciata Cinese, 2020). Secondo Eurostat, gli scambi bilaterali di merci tra Grecia e Cina hanno raggiunto nel 2018 un valore di 5,53 miliardi di dollari, con un aumento del 46,6%. Di tale importo, 1,06 miliardi di dollari sono stati esportati dalla Grecia verso la Cina, con un aumento del 96,5%, pari al 2,7% del totale delle esportazioni greche, con un incremento di 1,0 punti percentuali; le importazioni in provenienza dalla Cina, pari a 4,24 miliardi di dollari, sono aumentate del 37,9% e rappresentano il 6,5% delle importazioni totali della Grecia, con un aumento di 1,1 punti percentuali. Il disavanzo della bilancia commerciale della Grecia, pari a 3,8 miliardi di dollari USA, è aumentato del 25,4% (Dati Nazionali, 2019).

In un contesto di crescita economica mondiale anemica, è importante sfruttare appieno i vantaggi tecnologici e industriali dei paesi mediterranei e i vantaggi di mercato e finanziari della Cina, in modo che gli investimenti e le collaborazioni in entrambe le direzioni possano diventare il fulcro della cooperazione economica e commerciale tra le due parti. Grazie alla reciprocità delle tariffe doganali, alla circolazione delle merci, dei capitali e anche delle persone, lo sviluppo degli scambi regionali, la promozione dell'integrazione economica regionale e la creazione di nuovi poli favoriscono le diverse economie regionali.

Non ci sono al momento conflitti e contraddizioni fondamentali tra la Cina e i Paesi del Mediterraneo, anzi esistono buone basi per la creazione e l'approfondimento di un partenariato. Nel frattempo, nonostante a pandemia da Covid 19, la Cina e il Mediterraneo hanno ripreso i loro rapporti. Aumenteranno, tuttavia e inevitabilmente, anche i dubbi rispetto a queste relazioni e cresceranno anche i controlli dell'Unione Europea verso i suoi paesi membri coinvolti. La Cina e i paesi del Mediterraneo hanno al momento insistito sulla necessità di concentrarsi sulla cooperazione, con un coordinamento essenzialmente bilaterale e multilaterale, che si estenda a tutti i settori del dialogo politico, della cooperazione economica e commerciale, dei contatti interpersonali, del coordinamento regionale e della governance globale. L'auspicio è quello di avere vantaggi reciproci per entrambe le parti.

## Bibliografia

- Ambasciata Cinese in Italia, *Guida per gli Investimenti Esteri e i Paesi di cooperazione*, 2020.
- Custico G., *Draghi tiene la Cina a distanza di sicurezza*, in «Limes», 2021, 4, pp. 131-138.
- Chinamed Data, *Southern Europe2020* ([www.chinamed.it/chinamed-data/south-europe](http://www.chinamed.it/chinamed-data/south-europe)).
- Dodds K., *Political Geography I: The Globalization of World Politics*, in «Progress in Human Geography», 1998, 22, 4, pp. 595-606.
- Huntington P.S., *The Clash of Civilizations and the Remaking of World Order*, New York, Simon & Schuster, 2002.
- Hu W. e altri, *Analysis of the Development Level of Geo-Economic Relations between China and Countries along the Belt and Road*, in «Sustainability», 2020, 12, 3, 816.
- Lu G.S., *Geoeconomia nella Teoria delle Relazioni Internazionali*, in «Studi Economici Mondiali», 2004, 3, p. 14.
- Luttwak E.N., *From Geopolitics to Geo-economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce*, in «The National Interest», 1990, 20, pp. 17-23.

- Ministero del Commercio cinese, *Panoramica del Commercio di merci greco e del commercio bilaterale Cina-Grecia nel 2019* (countryreport.mofcom.gov.nc/ unesperienzaview110209.asp?news\_id=63114).
- Moisi D., *The Geopolitics of Emotion: How Cultures of Fear, Humiliation, and Hope Are Reshaping the World*, New York, Doubleday, 2010.
- O' Loughlin J., Anselin L., *Geo-economic Competition and Trade Bloc Formation: United States, German, and Japanese exports, 1968-1992*, in «Economic Geography», 1996, pp. 131-160.
- Tempi Globali, *Media Svizzeri: La Cina non può fare a meno del commercio marittimo nel Mediterraneo come avamposto Strategico*, 2013.





# OMB 6

La scienza in divenire.

**Descrizione, studio e narrazione dei beni geo-cartografici:  
produzione e riproduzione del sapere scientifico geografico**



## Introduzione

Claudio Cerreti, Riccardo Morri<sup>1</sup>

La ricchezza, la varietà e financo i vuoti e le mancanze, creatisi per dispersione e per abbandono, che caratterizzano il patrimonio geografico conservato presso gli Atenei e le Società scientifiche consentono di riallacciare i fili e tessere la trama di una storia che, a seconda dei casi, può integrarsi con o andare oltre la narrazione rappresentata dalle pubblicazioni scientifiche e dai materiali editi. La ricerca in questo ambito costituisce un impegno nel provare a rispondere a specifiche istanze emerse nella produzione metacognitiva intorno alla disciplina agli inizi del XXI secolo, tenendo conto della «perorazione per una nuova storia della geografia attenta ai livelli istituzionali e didattici non meno che ai contesti sociali e locali» (Quaini, 2003, p. 328) e del bisogno di «ricostruire personaggi, relazioni, atmosfere culturali, vere genealogie di pensiero, imparentamenti con altre discipline e vicende della politica e dell'economia locali, scontri intestini alla disciplina, fieri contrasti culturali, ma anche schiettamente politici» (Zanetto, 2009, p. 490).

La sessione intende accogliere contributi relativi a esperienze o ipotesi progettuali di ricognizione, metadattazione e *storytelling* del patrimonio geografico, in Italia e all'estero, formale e non formale. Un'occasione per passare in rassegna e monitorare sia lo stato degli studi sulle pratiche sociali che portano alla formazione di archivi di fonti geografiche (Mancini, 2002; Rose, 2011; Withers, 2011) sia per ribadire la centralità di un approccio biografico a tali studi, la cui necessità fu evidenziata di nuovo da Massimo Quaini nel corso di un suo intervento in occasione del terzo appuntamento (3 novembre 2016) di «Geografie che hanno fatto Storia. III – I lunghi anni 1980» a margine della riflessione intorno al suo *Dopo la geografia* (1978), con un'attenzione mirata al riconoscimento di percorsi di «memoria semantica», vale a dire al «ruolo della memoria individuale come processo di valorizzazione delle proprie capacità sia cognitive che di interpretazione dei legami affettivi con i luoghi» (Vallerani, 2016, p. 199). Un momento di confronto al fine di compiere una ricognizione del movimento dei beni geocartografici, documentando le dinamiche che hanno portato alla costituzione di fondi o «semplici» raccolte di carte geografiche, plastici, fotografie, audiovisivi, strumenti ecc., testimoniando o sperimentando pratiche di risignificazione o processi di rifunzionalizzazione dei patrimoni: da un lato ci si apre alla possibilità di ricostruire da prospettive «altre» – diverse, alternative – le vicende del passato, dall'altro lato si stimola la connessione tra riflessione sui contenuti, i metodi e gli strumenti della disciplina e il discorso pubblico, attraverso anche l'innovazione nella didattica.

### Bibliografia

Mancini M., *L'archivio fotografico della Società geografica italiana*, Novara, De Agostini, 2002.

Quaini M., *La geografia. Una disciplina all'incrocio delle scienze naturali e umane*, in Assereto G. (a cura di), «Tra i palazzi di via Balbi. Storia della facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università degli Studi di Genova», *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, Nuova Serie, 2003, II, pp. 229-335.

---

<sup>1</sup> Claudio Cerreti, Università Roma Tre; Riccardo Morri, Università di Roma Sapienza.

- Rose G., *Domesticating the Archive: The Case of Family Photography*, in Maggioli M. (a cura di), *La costruzione delle biografie territoriali: archivi e rappresentazione*, «Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia» (fascicolo monografico), 2011, 1, pp. 11-32.
- Vallerani F., *Dalle forme biografiche alla coscienza territoriale: Gabriele Zanetto e la geografia culturale come strategia per ri-abitare i luoghi*, in «Rivista Geografica Italiana», 2016, 123, pp. 199-214.
- Withers W.J.C., *Geography and credibility in publishers' archives*, in Maggioli M. (a cura di), *La costruzione delle biografie territoriali: archivi e rappresentazione*, «Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia» (fascicolo monografico), 2011, 1, pp. 33-46.
- Zanetto G. (2009), *L'identità del geografo*, in Cencini C., Federzoni L., Menegatti B. (a cura di), *Una vita per la geografia. Scritti in ricordo di Pietro Dagradi*, Bologna, Pàtron, pp. 481-499.

## Dal casello idraulico alla lista Unesco: riconoscimento, valorizzazione e inserimento in processi socioculturali del patrimonio cartografico relativo al bacino del Po

Lucia Masotti<sup>1</sup>

Negli ultimi decenni nuovi approcci hanno portato la comunità scientifica a riflettere sulla necessità di tutelare il corpo materiale e svelare il potenziale conoscitivo e applicativo della cartografia «non monumentale».

È stato riconosciuto valore ai processi di produzione e trasmissione delle conoscenze geocartografiche, sia in quanto rivelatori delle trame culturali profonde del territorio, sia quale principio ordinatore di una mole di materiali iconografici che rischiavano l'inaccessibilità quando non il macero.

Questioni di catalogazione, metadattazione e interrogazione legate alla creazione di archivi digitali sono state affrontate anche con gli enti di conservazione e integrate nel programma della Scuola di Archivistica, Paleografia e Diplomatica dell'Archivio di Stato di Parma – ASPr.

L'affermarsi della considerazione degli aspetti immateriali che producono e sostengono l'idea stessa di patrimonio ha permesso di riconoscere quali portatrici di valore anche le dinamiche – socio-territoriali, professionali e culturali – che definiscono nel tempo la funzione delle fonti geocartografiche nei circuiti d'uso e in quelli semiotici, e il valore intrinseco delle rappresentazioni per le comunità attuali.

Nel contesto della riflessione teorico-epistemologica osservabile nella disciplina nel corso degli ultimi decenni, il contributo si soffermerà su un insieme di processi di riconoscimento e salvaguardia, tutela e valorizzazione, risignificazione, riuso e rifunzionalizzazione che hanno interessato lo studio del patrimonio geocartografico relativo al bacino del Po negli ultimi decenni, aprendo ad alcune prospettive attualmente in progetto.

### 1. Individuazione, salvaguardia, *questionnement*

Il riferimento al casello idraulico assurge, nella presente narrazione, a valore metaforico, appartenendo questo luogo ad una famiglia di oggetti territoriali che svolge uno specifico ruolo nella gestione delle regioni fluviali. Luogo in effetti, avamposto dove a funzioni operative - quale ad esempio la cura e la sorveglianza – da svolgersi *in loco* e assiduamente soprattutto prima dell'introduzione di sistemi automatizzati, si sommano destinazioni d'uso complementari, quali il deposito e la conservazione di materiali vari, tra cui anche la documentazione cartografica, la cui duplice natura – di vettore culturale oltre che supporto operativo – veniva a traspirarsi in questo specifico luogo, conferendovi una valenza più propriamente culturale, pur nel contesto delle esigenze concrete per le quali tali raffigurazioni erano state ideate e realizzate.

Il 1994 segna l'inizio del definitivo passaggio dal circuito d'uso al circuito semiotico di un insieme di carte e documenti relativi al bacino del Po che non erano state convogliate ai luoghi di conservazione deputati nel corso della trasformazione degli enti di governo del Po principiata con il trasferimento delle competenze del Genio Civile dallo Stato alle Regioni (DPR 8/1972; DPR 616/77).

La presenza di tali materiali di interesse geostorico accatastati al piano terreno del magazzino idraulico di Caselle Landi – Lodi – era stata segnalata al principio degli anni Novanta. L'inadeguatezza del luogo e l'esclusio-

<sup>1</sup> Università di Verona.



ne di una tardiva consegna agli archivi di stato, o al macero, portò alla destinazione attuale, presso il Magazzino Centrale di AIPO, locato a Boretto (RE), sede di aule e laboratori di modellistica idraulica e di geotecnica<sup>2</sup>, oltre che di ambienti adeguatamente predisposti alla conservazione e consultazione di materiali documentali e cartografici, pur se in assenza di personale dedicato.

Si tratta di un patrimonio costituito approssimativamente da 13.000 carte e 600 volumi ai quali sono da aggiungere una serie di progetti, per lo più ottocenteschi, riordinati per materia – acque e strade, pubbliche costruzioni e fiumi –, tra i quali si segnala per importanza e pregio la cosiddetta Collezione Brioschi – tab. 1–, oggi disponibili online<sup>3</sup>.

Tabella. 1. Elenco di consistenza delle carte della Collezione Brioschi.

Fonte: Andreotti, 2010, p. 48.

| <i>titolo mappa</i>  | <i>anno</i> | <i>tipologia</i>  | <i>dimensioni (mm)</i> |
|--|-------------|---|------------------------|
| Tavole Brioschi (n. 47 carte) in scala 1:15.000 più quadro d'unione in scala 1:330.000   | 1821-1853   | Disegno a colori (acquerello e matita), manoscritte a penna e china su carta liscia       | 889 × 529              |
| Collezione Brioschi (n. 57 carte) comprendente la corografia, la planimetria, il profilo di sponda sinistra del Po, il profilo degli affluenti Taro, Ticino, Parma, Adda, Enza, Oglio, Crostolo, Mincio, Secchia, Panaro | 1873        | Disegno a colori e b/n (acquerello e matita), manoscritte a penna e china su carta liscia | variabili              |
| Collezione Brioschi (n. 54 carte) comprendente n. 89 sezioni trasversali   | 1873        | Disegno b/n, manoscritte a penna e china su carta liscia                                  | variabili              |
| Osservazioni idrometriche giornaliere in forma numerica e rappresentazione grafica (n. 2 cartelle)   | 1862-1877   |   |                        |

Nel processo che conduce alla salvaguardia materiale dell'intero *corpus* documentale è significativa l'attenzione posta a faldoni, carte e foto il cui valore non era facilmente riportabile a criteri evidenti che ne garantissero la salvaguardia su iniziativa di un ente territoriale. Si tratta, ad esempio, di documentazione di lavoro con annotazioni chiosate in successivi rilievi sul campo su carte duplicate dalla medesima matrice; sezioni e rilievi legati a problematiche puntuali e altra cartografia d'uso.

Se pure nel corso degli anni Ottanta l'interesse verso la cartografia andava riemergendo tanto nella riflessione teorica della disciplina quanto nella pratica interdisciplinare – si ricordi tra tutti il convegno *Cartografia e istituzioni in età moderna*, 1986 –, la tutela di tale tipologia di materiali rappresenta un atto non consueto. Nel caso considerato si accompagna ad una attenzione alla possibile valorizzazione, per la quale si individua il criterio dell'*utilità* per giustificare l'impiego di risorse verso un patrimonio che si percepisce degno di tutela ma anche avulso da priorità e *mission* dell'ente che si trova a esserne in possesso.

È quindi degna di nota la decisione di procedere oltre la prosecuzione degli studi relativi alla Collezione Brioschi (Ministero dei LL.PP e altri, 1994; Sibra, 2004; Ferrari, Pellegrini, 2007), in sé coerente al complesso dei criteri di valutazione in uso all'epoca.

La promozione di una prima analisi delle cartografie «non monumentali» nel loro complesso, che avrebbe portato alla identificazione e regesto di una serie di 351 carte rappresentanti il Po, segna dunque l'inizio di un cambiamento di prospettiva.

<sup>2</sup> [www.agenziapo.it/sites/default/files/dwd/attivita/polo\\_scientifico\\_e\\_tecnologico/polo\\_scientifico\\_di\\_boretto/Scheda%20sintetica%20di%20presentazione%20del%20Polo.pdf](http://www.agenziapo.it/sites/default/files/dwd/attivita/polo_scientifico_e_tecnologico/polo_scientifico_di_boretto/Scheda%20sintetica%20di%20presentazione%20del%20Polo.pdf). Ultimo accesso ai siti citati: 10 gennaio 2022.

<sup>3</sup> [www.geoportale.agenziapo.it/web/index.php/it/cartografia-storica](http://www.geoportale.agenziapo.it/web/index.php/it/cartografia-storica).

## 2. La ricerca di interesse comune

Desiderio di valorizzazione e necessità di rimanere nell'ambito di ruoli istituzionali diversamente orientati trovano armonizzazione, nell'incontro con la geografia, nella forma di «ricerche di interesse comune» fra enti e accademia.

Prima dell'enfasi posta alla Terza Missione, e ad altre declinazioni del *Public Engagement* che hanno occupato la scena negli ultimi anni, il convergere di tali interessi apriva alla geografia storica opportunità di trovare ambiti di applicazione per ricerche che, se non sempre portavano a informazioni immediatamente spendibili nella progettazione, potevano tuttavia rivelarsi fondamentali per lo studio dell'evoluzione delle regioni fluviali e creare conoscenze utili, in particolar modo, alla gestione dei rischi ambientali.

Se pure non frequente, questo approccio ha trovato riscontro operativo in personalità di spicco, quale ad esempio Mario Govi, geologo, che nell'esercizio di funzioni apicali e di consulenza avrebbe segnato una tradizione importante, concretizzatasi nella creazione tanto dell'archivio del CNR IRPI di Torino<sup>4</sup> quanto di una certa prospettiva culturale ancora oggi riscontrabile tra ricercatori e tecnici a suo tempo da lui diretti (Govi, Turitto, Serva, 1990; Luino e altri, 2018).

In ambito più propriamente geografico, la sfida del progetto *DISCI - Studi e Ricerche Per un Dizionario Storico dei Cartografi Italiani* (Caraci, 2003) ha rinnovato gli sforzi compiuti nella disciplina per la ricerca di un principio ordinatore capace di governare una mole immensa e multiforme di documenti cartografici, ponendo l'accento sui produttori e i loro contesti.

Ne discendeva una prospettiva volta a comprendere non solo la produzione del singolo documento, ma l'intero contesto culturale di provenienza, dal quale spesso era stato alienato<sup>5</sup>. Ne vengono studiati i sottintesi: la formazione dei cartografi, le reti sociali, i movimenti e gli attraversamenti che sono osservabili attorno alla cartografia in termini di creazione e trasmissione di cultura, pratiche e modalità di governo del territorio, che a loro volta aprono a nuove prospettive interpretative.

In prospettiva scientifica la collaborazione con AIPo avrebbe portato a una ricerca pluriennale principata all'indomani dell'alluvione del 2000, quindi centrata sulle aree golenali storiche e sulle loro ragioni, fragilità, dinamiche idrosociali, i cui esiti sarebbero stati presentati congiuntamente in esposizioni e convegni orientati a differenti contesti (Zanichelli e altri, 2010; Masotti, 2010).

Il fondo di Boretto veniva tolto dal suo isolamento e la sua documentazione sarebbe stata messa in relazione con quella conservata negli archivi di riferimento, ASPr e ASCr *in primis*. Come accennato, l'ipotesi di una collaborazione in ambito umanistico, in quegli anni, doveva trovare una giustificazione in termini di *utilità* per accordarsi con la *mission* operativa dell'ente.

La necessità di ampliare le conoscenze relative al persistere di due aree golenali abitate in deroga alla normativa stabilita dal PAI<sup>6</sup> rispondeva a tale esigenza. Il sistema golenale di *Stagno Lombardo, Pieve d'Olmi, San Daniele*, sede di insediamento e attraversamento antico, come gran parte dei centri prossimi la fiume aveva subito le conseguenze dell'alluvione del 2000.

La documentazione in possesso di AIPo avrebbe funto da volano per lo svolgimento di una ricerca volta a ricostruire l'evoluzione del territorio fluviale e la resilienza degli abitanti attraverso il tempo. D'altra parte, l'interesse dei numerosi tecnici coinvolti avrebbe portato alla sperimentazione di percorsi di conoscenza inusuali in questo contesto, allo sviluppo di strumenti, quali i GIS, il cui uso non si era ancora generalizzato in relazione alla georeferenziazione di cartografie storiche e, negli anni successivi, all'ampliamento della collaborazione verso tematiche che si erano affermate tra le principali preoccupazione dell'ente così come di ambiti progettuali di portata europea, quali ad esempio quella della navigazione delle acque interne.

<sup>4</sup> Istituto di Ricerca per la Protezione Idrogeologica, [www.irpi.cnr.it/chi-siamo/sedi/torino](http://www.irpi.cnr.it/chi-siamo/sedi/torino).

<sup>5</sup> Ci si riferisce alla pratica della creazione di fondi cartografici collettanei, nei quali le mappe erano ordinate per toponimo e prive di ogni legame con documentazione e contesto di produzione, come in ASPr il fondo *Mappe e disegni* ([sias.archivi.beniculturali.it/cgi-bin/pagina.pl?TipoPag=comparc&Chiave=486914&RicProgetto=as%2Dparma](http://sias.archivi.beniculturali.it/cgi-bin/pagina.pl?TipoPag=comparc&Chiave=486914&RicProgetto=as%2Dparma)).

<sup>6</sup> Piano Assetto Idrogeologico, [www.pai.adbpo.it/index.php/documentazione-pai](http://www.pai.adbpo.it/index.php/documentazione-pai).

### 2.1. *La progettazione preliminare delle opere*

La finalità applicativa continuava a prevalere su quella conoscitiva: la ricerca relativa alle fonti geocartografiche continuava ad essere motivata da un obiettivo concreto, legata in genere a fenomeni emergenziali immediatamente precedenti.

Il ricorso alla geografia avveniva, più che per apprezzamento della disciplina, in relazione alla conoscenza delle ricerche dei singoli.

Una svolta significativa con gli enti si verifica in altro contesto territoriale all'indomani dell'alluvione del Veneto (2010), con il riconoscimento della necessità della riflessione geografica nella progettazione preliminare delle opere, fase prevista dalla normativa per la raccolta di conoscenze interdisciplinari sulle problematiche cui le opere si rivolgono (Vantini, Masotti 2015; Masotti 2019).

Per quanto tale raggiungimento aprisse la disciplina a concrete possibilità – virtualmente anche occupazionali – rimaneva tuttavia l'esigenza, insita nella geografia, di ricostruire i processi e le implicazioni oltre emergenze e problematiche puntuali (Salgaro, 2021, pp. 10-11).

Perseverare in tale approccio avrebbe portato a emersione e posto in evidenza la carenza di conoscenze relative a numerosi corsi d'acqua e il conseguente bisogno di comprenderne dinamiche antiche e recenti alla scala di bacino e sottobacino, oltre le aree oggetto di intervento.

Il proseguire di indagini di ambito geocartografico, inoltre, portava all'attenzione degli enti finanziatori la necessità di procedere a indagini sistematiche su produzione, trasmissione e circolazione della cultura geografica e cartografica sviluppatasi in epoca moderna e contemporanea attorno alle problematiche considerate (Cerretti, Petrucci, 2021; Masotti, 2017).

## 3. Oltre l'emergenza: verso una conoscenza sistematica delle fonti geostoriche e dei territori attraverso il tempo

La possibilità di procedere a uno spoglio sistematico delle fonti in favore di studi volti alla produzione di conoscenze, per quanto prodromici a possibili ambiti applicativi, si offre per la prima volta all'interno del PRIN *Mitigazione del rischio ambientale: letture geostoriche e governance territoriale* (Cerretti, 2015).

La scelta ricade su un'area critica e già al centro di precedenti studi: il medio corso del Po compreso tra gli affluenti appenninici Parma ed Enza.

Dal punto di vista territoriale, diversi sono i punti di interesse che motivano la scelta:

- la divagazione delle immissioni dei tributari di destra Po, e i processi antropici volti a contenerle;
- la presenza di un confine politico storico, oggi amministrativo;
- il persistere di criticità ambientali e in particolare, idrauliche;
- un contesto idrosociale soggetto a successive quanto significative variazioni della composizione e competenza delle comunità residenti.

I limiti dell'area vengono definiti a nord dal corso del Po, a est e ad ovest dall'ambito fluviale dei due affluenti, a sud dalla Via Emilia, dove l'alveo inizia il suo divagare di pianura.

Come già nel caso dei produttori, l'elezione dell'area di interesse a principio ordinatore della ricerca sistematica – da applicarsi alla documentazione delle originarie sedi di produzione della cartografia fluviale conservate negli archivi di stato – si rivela estremamente fecondo. L'analisi dei fondi dell'ASPr relativi agli enti di gestione territoriale porta a una nuova alluvione di carte e disegni che determina, in questa fase, il restringimento dell'area di indagine per permettere, nel tempo della ricerca, una disamina accurata di carte sciolte e faldoni.

Principia in questa occasione, parallelamente all'opera di digitalizzazione delle fonti documentali ed iconografiche, la strutturazione di una banca dati georiferita, esito di un approfondimento teorico-epistemologico atto a definire un sistema di implementazione e interrogazione che possa armonizzare le esigenze di differenti tipi di utenza potenzialmente interessata alle fonti geostoriche.

Se ne ricordano sinteticamente le principali preoccupazioni: la correttezza disciplinare insita nella prospettiva archivistica; le ragioni dell'interpretazione geografica dei documenti cartografici del passato; le consuetudini di ambito storico; un'interfaccia orientato a fruitori non avvezzi alla lettura dei documenti del passato, quali ad esempio territorialisti, geologi, ingegneri, sempre più interessati ai dati che se ne possano trarre per le necessità del presente. Non poco spazio, inoltre, è dato a riflessioni epistemologiche volte alla declinazione di un

linguaggio e una metodologia di sviluppo inter e transdisciplinare, e a considerazioni di carattere ontologico in relazione alla strutturazione di metadati, fermo restando l'orientamento applicativo a supporto di sistemi decisionali (DSS).

In merito al territorio considerato, questa sia pur limitata disamina permette di definire i termini temporali di alcuni fenomeni fisici quali l'alternanza tra geminazione e autonomia delle confluenze, e di tracciare alcune linee di ricerca cui l'insieme del sistema possa essere di supporto (Masotti, 2021).

#### 4. Dal territorio al web, e ritorno

Nel progetto *FONTES. Fonti geostoriche e sistemi informativi per la conoscenza e la gestione dei rischi ambientali e culturali* (PRIN 2020) l'obiettivo dell'indagine si estende, e così le implicazioni, alla luce di un più ampio approccio interdisciplinare: non più il solo rischio ambientale ma l'insieme dei rischi, a comprensione di quelli latamente culturali, sono posti al centro della ricerca.

La documentazione nel suo complesso – contestualizzata, riprodotta digitalmente e georiferita ma non più alienata dai fondi originari di produzione – potrà essere consultata e comparata anche quando proveniente da archivi differenti e non sempre facilmente accessibili.

Questo nuovo orientamento non considera solo il portato informativo e conoscitivo potenzialmente insito nella documentazione. Esso include la considerazione delle ricadute di ambito culturale e teorico-epistemologico che la creazione di luoghi virtuali determina, così come le implicazioni ontologiche nella trasposizione dei dati in formato digitale, necessariamente attraversando una molteplicità di linee di riflessione sviluppatesi nella disciplina negli ultimi anni (Morri, 2018; Varotto, 2019).

La realizzazione di una base digitale di dati quale sopra illustrata porta infatti alla riunione di una molteplicità di contenuti – documenti, rappresentazioni e processi - in un luogo dematerializzato. Tale condizione sormonta la pur molteplice natura degli archivi, quali luoghi «della localizzazione della conoscenza, dove il materiale originale viene conservato, dove l'informazione è catalogata e preparata per un uso futuro»; «luoghi della memoria e della sua perdita, luoghi del potere e della debolezza»; luoghi «dove chi vuole produrre un certo tipo di conoscenza “validata” del passato deve [...] recarsi per operare una re-inscrizione e riproduzione della storia» (Maggioli, 2011, p. 8).

Nel costruire con strumenti rinnovati il senso del farsi dei luoghi, della loro storia irripetibile, ci si allontana dal luogo della produzione di quella stessa conoscenza, si destruttura il luogo disancorandolo dal dove, si costruisce una assenza di luogo, e dei presupposti delle personalità che nel luogo agiscono. La dematerializzazione degli archivi e la loro riunione in un luogo virtuale generano per un verso una concentrazione dei rispettivi presupposti; per altro prescindono dal legame con lo spazio e attraversano il luogo nel tempo, facendosi accessibili da dovunque, da chiunque, senza relazione diretta con gli attori passati e presenti, coi loro passi e presupposti. Tale dinamica assume un significato peculiare quando i contenuti virtualmente riuniti siano costituiti da rappresentazioni. Si apre allora un gioco di riflessioni e rifrazioni nel quale un ruolo determinante è svolto da implicazioni culturali non immediatamente espresse a livello del testo cartografico ma piuttosto implicite, attive oltre la percezione diretta e necessitanti di studi specifici per essere disvelate e rese disponibili a fruitori attuali e futuri dotati di competenze non omogenee e non prevedibili.

Il riconoscimento della valenza propriamente culturale di cui le rappresentazioni cartografiche sono sinteticamente latrici – e quindi il possibile superamento dell'*utilità* quale criterio di valore – viene maturando parallelamente ad altre rilevanti circostanze in grado di ridefinire le relazioni con gli enti, quale maggiore, nell'area considerata, l'inserimento del sito MAB UNESCO *Po grande* nella World Heritage List (2019).

Considerazioni più propriamente culturali aprono poi a possibilità progettuali volte a interagire con l'identità attuale dei luoghi – di conservazione, di conoscenza ma anche di vita – a supporto di processi che ne rinforzino, in aree di per sé periferiche, tanto la memoria quanto la resilienza di fronte ai cambiamenti da cui continuano a essere interessati.

L'orizzonte del progetto si volge quindi ad una interazione con il territorio e le comunità – sin dalla fase di ricerca cartografica – per identificare, accogliere, integrare e, progressivamente, diffondere sensibilità e conoscenze.



L'attività con archivi e biblioteche delle località studiate, così come con comuni e scuole, viene contemplata in tutte le fasi della ricerca, dalla raccolta di dati sul campo alla disseminazione dei risultati oltre le categorie professionali interessate alla gestione del territorio.

L'intento è quello di creare un legame concreto tra rappresentazioni, museo virtuale e comunità, attraverso una disseminazione delle conoscenze che le porti ad emergere nella veste di evidenze territoriali, verso la creazione di una sorta di museo diffuso non sovrapposto ma armonizzato con i percorsi reali e le reali relazioni – culturali e identitarie – che le odierne comunità intrattengono con l'ambiente in cui vivono e con la sua storia – fig. 1 e figg. 2a, 2b, 2c.

Si tratta di corpi sociali profondamente variati – per composizione, competenze e genere di vita – rispetto all'immagine che se ne possa avere pensando alla relazione con il Grande Fiume.

Nella regione considerata, attendono ancora una analisi geografica le variazioni identitarie via via intervenute non solo in ragione della migrazione degli ultimi decenni, ma dell'urbanizzazione prima e della rurbanizzazione poi, e della creazione di quartieri per pendolari oltre la prima cintura urbana. Non sono da trascurare, inoltre, gli effetti del cambiamento della relazione delle comunità residenti con le dinamiche fluviali: un rapporto che ormai da oltre un secolo vive di un distanziamento dalle pratiche di cura ambientale e territoriale, in ragione di un avanzamento tecnologico che necessariamente ha portato la gestione idraulica totalmente in capo ad enti e tecnici specializzati, rimuovendo i pregressi processi di acculturamento materiale degli abitanti. A tali fenomeni si aggiunge una attenzione all'educazione ambientale e identitaria delle nuove generazioni che, nella percezione dei residenti emersa nelle prime indagini sul campo, pare minore rispetto ad alcuni decenni or sono, quando si notifica che venisse esplicitata nelle scuole e in progetti locali dedicati.



Figura 1. Porto turistico fluviale di Mezzani (Parma). Gennaio 2022. Foto dell'autrice.





Figure 2a, 2b, 2c. Molteplicità di percorsi dedicati all'incrocio tra argine maestro e Porto Fluviale di Mezzano (Parma): ambientalista, sportivo, enogastronomico. Gennaio 2022. Foto dell'autrice.

Geografia sociale e geografia culturale si incontrano nella considerazione di come la concezione stessa di patrimonio – nei suoi aspetti valoriali e immateriali – sia l'ambito nel quale possano inserirsi gli esiti di un processo di disvelamento delle peculiarità ed evoluzione delle regioni fluviali attraverso il tempo, oltre la mera definizione di nuove liste di beni da sottoporre a tutela.

In questa prospettiva, il progetto *Fontes* si propone quale naturale luogo di superamento dei limiti della collaborazione tra ricerca ed enti, spesso costretta tra archivio e mitigazione del rischio ambientale, aprendo alla possibilità di ampliare contestualmente il discorso verso ambiti di ricerca-azione e di disseminazione in dialogo tra virtuale e territoriale, culturale ed ambientale.

## Bibliografia

- Andreotti E., *Il progetto di valorizzazione del fondo cartografico dell'Archivio Storico di Boretto: storia, obiettivi ed aspetti interdisciplinari*, in Masotti L. (a cura di), *Il paesaggio dei tecnici*, Venezia, Marsilio, 2010, pp. 45-57.
- Cerreti C., Pierucci G. (a cura di), *Mitigazione del rischio ambientale: letture geostoriche e governance territoriale*, in «Geotema», 2021, supplemento (fascicolo monografico).
- Ferrari I., Pellegrini M. (a cura di), *Un Po di carte. La dinamica fluviale nell'Ottocento e le tavole della Commissione Brioschi*, Reggio Emilia, Diabasis, 2007.
- Govi M., Turitto O., Serva S., *La conoscenza delle piene storiche nelle valutazioni di sicurezza e protezione del territorio*, in «Sicurezza e Protezione Enea, Direzione Sicurezza Nucleare e Protezione Sanitaria», 1990, maggio-dicembre, VIII, 23-24, pp. 2-13.
- Luino F. e altri, *An Historical Geomorphological Approach to Flood Hazard Management Along the Shores of an Alpine Lake (Northern Italy)*, in «Natural Hazards», 2018, 94, pp. 471-488.
- Maggioli M., *Cartografare, fotografare, filmare: archivi e geografia*, in Maggioli M. (a cura di), *La costruzione delle biografie territoriali: archivi e rappresentazioni*, in «Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia», 2011, 1, pp. 7-14 (fascicolo monografico).
- Masotti L. (a cura di), *Il paesaggio dei tecnici*, Venezia, Marsilio, 2010.
- Masotti L., *Fonti geostoriche e processi territoriali: riflessioni teorico-metodologiche e strumenti operativi*, in «Geotema», 2021, supplemento, pp. 29-42.
- Masotti L., *Raffigurare lo spazio, governare il territorio. Percorsi di ricerca geostorica per la mitigazione del rischio ambientale*, Bologna, Patròn Editore, 2017.
- Ministero Dei Lavori Pubblici, Magistrato Per Il Po, *Carta del corso del Po dal Ticino al Mare*, da rilievi eseguiti nel 1821 e aggiornati nel 1853, Parma 1994.
- Morri R. (a cura di), *Il progetto MAGISTER. Ricerca e innovazione a servizio del territorio*, Milano, FrancoAngeli, 2018.
- Salgaro S., *La gestione del rischio: l'apporto della lettura geo-storica*, in Cerreti C., Pierucci G. (a cura di), *Mitigazione del rischio ambientale: letture geostoriche e governance territoriale*, in «Geotema», 2021, pp. 5-15.
- Sibra G. (a cura di), *Carta Generale del Fiume Po sulle tracce di un progetto cartografico 1821-1872*, Badia Polesine, Ufficio Idrografico e Mareografico di Parma, Servizio Idrometeorologico-ARPA Emilia-Romagna, 2004.
- Società Ligure di Storia Patria, «*Cartografia e istituzioni in età moderna*», *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, Vol. XXVII (CI), Fasc. I, Roma, 1987.
- Varotto M., *Dallo studio delle collezioni allo storytelling museale: il patrimonio della geografia patavina tra ricerca didattica e Terza Missione*, in Sereno P. (a cura di), *Geografia e geografi dall'Unità alla I Guerra Mondiale*, Alessandria, Edizioni dell'Orsa, 2019, pp. 255-272.
- Zanichelli G. e altri, *La cartografia secentesca quale fonte informativa per lo studio delle divagazioni fluviali. Valutazioni di analisi interdisciplinari mediante l'utilizzo di sistemi GIS e fotointerpretazione*, in *Atti della 14° Conferenza Nazionale ASITA*, 2011, pp. 1717-1726.

## Patrimonio geocartografico della Scuola di Scienze Umanistiche dell'Università di Genova: (ri)scoperta, sistematizzazione, ricerca e valorizzazione

Antonella Primi<sup>1</sup>

### 1. Patrimoni geocartografici e culturali

L'auspicio che il tema dei patrimoni geografici venga inserito nell'agenda della ricerca è ormai ampiamente condiviso, non a caso Sereno (2019) nell'introdurre un volume che raccoglie numerosi contributi sulla storia dei geografi e della geografia in Italia presenta tre filoni di ricerca: l'istituzionalizzazione della geografia, le reti e la circolazione delle conoscenze geografiche, i patrimoni geografici; non di meno sottolinea quanto lo studio e la tutela si sostengano reciprocamente. Infatti, da tempo le collezioni universitarie hanno intrapreso un cammino, a livello internazionale e nazionale, che ha facilitato la loro evoluzione – anche normativa – da mero strumento scientifico-didattico a bene culturale; nel patrimonio culturale rientrano pertanto a pieno titolo le collezioni geocartografiche, che nello specifico della loro eterogeneità richiedono necessariamente multiple metodologie di approccio e schedatura (De Filpo, 2020). Come già evidenziato da Capuzzo, Maggioli e Morri (2005) in parallelo alla ricognizione di un patrimonio geocartografico si aprono nuove opportunità per studiare tutte quelle testimonianze che riflettono l'evoluzione e le dinamiche dell'epistemologia e delle tecniche di analisi delle scienze geografiche.

Il contributo presenta una riflessione incentrata appunto sulle opportunità offerte dal patrimonio geocartografico della Scuola di Scienze Umanistiche dell'Università di Genova. La presentazione di un percorso progettuale, ancora embrionale, potrebbe far pensare a un processo lineare che partendo dalla fase di (ri) scoperta procede verso la sistematizzazione e approda alla ricerca e infine alla valorizzazione e divulgazione del patrimonio. Nella realtà genovese si sta invece determinando un processo di tipo circolare in cui le tre fasi sono strettamente interrelate e si intersecano più volte e in molteplici direzioni. Tale circolarità e intersezioni sono dovute prevalentemente a variabili e situazioni contingenti: cominciando dalle poche risorse umane che se ne possono occupare e cogliendo di volta in volta le singole occasioni di studio, diffusione o valorizzazione. Al contempo tale circolarità appare come una scelta efficace e funzionale per fare in modo che le diverse iniziative, i finanziamenti e le ricerche possano supportarsi e trainarsi reciprocamente – fig. 1.

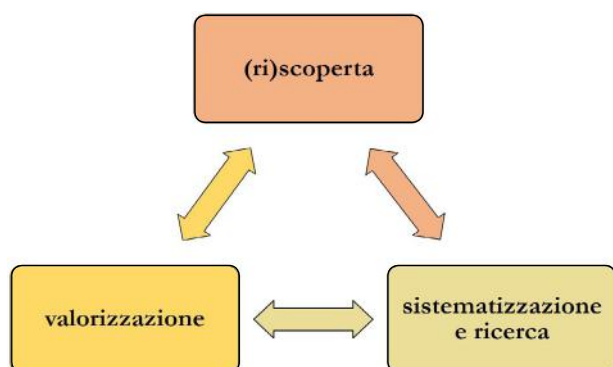


Figura 1. Opportunità legate al patrimonio geocartografico. Fonte: elaborazione a cura dell'autrice.

<sup>1</sup> Università di Genova. (†)



## 2. Opportunità di (ri)scoperta

Il nucleo originario del patrimonio della Scuola di Scienze Umanistiche<sup>2</sup> è derivato dalla biblioteca dell'ex collegio dei Gesuiti<sup>3</sup> da cui si è sviluppato l'ateneo genovese (Isnardi, Celesia, 1867; Assereto, 2003). Le opportunità di (ri)scoperta sono da intendersi anche come un modo nuovo e più consapevole di osservare e comprendere gli oggetti, le carte murali e gli strumenti didattici collocati nelle sale della biblioteca, comunemente indicata come «Balbidue», ed entrati a far parte del suo arredamento<sup>4</sup>.

Il patrimonio oggi riconducibile alla sezione geografica è vario e articolato: comprende volumi scientifici dal Sei- Settecento e portolani di inizio Ottocento<sup>5</sup>, atlanti ottocenteschi di produzione italiana e straniera<sup>6</sup>, una raccolta di carte settecentesche del Seutter<sup>7</sup>, e alcuni strumenti per la didattica della geografia tra cui un episcopio per proiettare lastre fotografiche su vetro, un tellurio, un plastico in gesso in scala 1: 25.000 dei «Dintorni di Spezia». Nella cartoteca, dotata di cassettiere in legno e in metallo, sono custodite carte corografiche, topografiche e piante urbane dall'Ottocento in poi, migliaia di carte dell'Istituto Geografico Militare Italiano e oltre a un centinaio di carte murali (Primi, 2021).

Gli oggetti più antichi sono rappresentati da due globi blaviani e da una carta nautica della prima metà del Seicento. I due globi, celeste e terrestre, di 68 cm di diametro, furono prodotti nell'officina cartografica di Willem Blaeu e dei figli<sup>8</sup>; dopo la soppressione dell'ordine dei Gesuiti, furono trasferiti al Museo G. Doria di Storia Naturale nella seconda metà dell'Ottocento, per poi tornare alla Regia Università di Genova<sup>9</sup>. Nella stessa sala dei globi è esposta la carta nautica raffigurante il Mediterraneo con qualche tratto costiero di mari adiacenti, datata 1639 e firmata da Placido Caloiro e Oliva. La carta membranacea a colori è ampiamente decorata e ben conservata, ma la rappresentazione rispecchia la limitatezza delle conoscenze del suo autore o quanto meno l'uso di notizie geografiche di un secolo prima (Pampaloni, 1988; Astengo, 1996).

Ai fini dell'«emersione patrimoniale» (Varotto, 2019, p. 257) sarebbe importante, come è avvenuto in altre sedi universitarie, poter ricostruire la formazione del patrimonio attraverso gli archivi storici dell'ateneo, gli inventari e i buoni d'ordine per l'acquisto di volumi, atlanti, carte e strumenti didattici dell'ex Istituto di Geografia; così come sarebbe interessante poter collegare i vari beni ai docenti che nel corso del tempo ne hanno

<sup>2</sup> L'indicazione si riferisce al fatto che una parte del patrimonio appartiene alla Biblioteca della Scuola di Scienze Umanistiche e un'altra al Dipartimento di Antichità Filosofia e Storia afferente alla stessa Scuola.

<sup>3</sup> La parte più consistente della Libreria del Collegio dei Gesuiti nel 1975 è confluita nella Biblioteca Universitaria di Genova – istituto periferico del Ministero per i Beni e le Attività Culturali – che conserva circa 6.400 documenti cartografici rilegati in volumi o in fogli sciolti – dal XV al XIX sec. – in gran parte accessibili digitalmente.

<sup>4</sup> La sede del patrimonio è fisicamente nel Palazzo Balbi Cattaneo, il primo di via Balbi al civico 2: l'edificio e la biblioteca che vi è ospitata – sezione di medievistica e geografia – sono noti al personale dell'università e agli studenti come «Balbidue».

<sup>5</sup> Circa 50 monografie datate entro il 1830 – demarcazione convenzionale per il libro antico secondo il Servizio Bibliotecario Nazionale e le Regole Italiane di Catalogazione del 2009 – e circa 190 volumi tra il 1831 e il 1900.

<sup>6</sup> Fra gli oltre 70 atlanti, a mero titolo di esempio si citano: *A New General Atlas* del Thomson – 1817 –; l'Atlante generale dell'Ab. Bartolomeo Borghi corredato di prospetti storici, politici, civili, naturali di ciascheduno stato – 1819 –; un Atlante coloniale francese del 1829; *L'Atlas universel physique, historique et politique de géographie ancienne et moderne* realizzato da Dufour – 1860 –; e un Atlante dell'Impero Russo del 1886.

<sup>7</sup> Il volume, rilegato in epoca non coeva, comprende 51 carte di Mattheus Seutter più una di Giacomo Cantelli e fu donato nel 1924 a Paolo Revelli da poco divenuto Rettore; la raccolta è preceduta da un indice manoscritto datato 1762. Alcune sono incise dal genero di Seutter e suo successore Tobias Conrad Lotter (Ritter, 2001).

<sup>8</sup> Le sfere in legno ricoperte da uno strato in gesso su cui sono incollati i fusi di carta stampata risultano in buono stato di conservazione, anche se il globo celeste ha già avuto un intervento di restauro su una lacuna nell'emisfero Nord di cui, per ora, non si è rinvenuta traccia documentale né citazione nello studio di Ferro –1959 – che ha avuto modo di esaminarli direttamente. Sulla base dello studio di Ferro – 1959 – e dell'elenco di Luzio – 1957 –, Campbell – 1976 – riconduce l'esemplare celeste allo stato 3 – non datato e firmato – e quello terrestre allo stato 7 – non datato, ma in produzione probabilmente dal 1645-48, integrato da Joan Blaeu –; Van Der Krogt (1993) riconduce il globo celeste allo stato 3 – non datato, pubblicato dopo il 1630 circa – e quello terrestre allo stato 4 – non datato, pubblicato tra il 1645 e il 1648 circa –.

<sup>9</sup> Al momento, gli unici riferimenti rintracciati sulla presenza di globi – solo ipoteticamente quelli blaviani – nell'ateneo genovese riguardano la notizia che nel 1794 il Padre Correard lasciava alla sua morte «i suoi libri, strumenti matematici e globi geografici» alla famiglia Grimaldi che lo aveva designato quale professore; la famiglia a sua volta «di consacrava a uso del patrio Ateneo» (Isnardi, Celesia, 1876, p. 69). Ferro (1959, p. 7) li indica come inventariati con i n. 18 e 19 dell'inventario speciale – cat. II – e come probabile materiale del Museo di Storia Naturale dell'Università passato all'Istituto di Geografia, Geologia e Mineralogia creato nella seconda metà dell'Ottocento da Issel e definitivamente assegnati all'Istituto di Geografia nel 1945.

proposto l'acquisto<sup>10</sup>. Al momento l'unico inventario reperito è quello del Gabinetto di Geografia della Regia Università di Genova poi diventato nel 1914-15 Istituto di Geografia. Una delle difficoltà di decifrazione e ricostruzione del patrimonio è legata al fatto che tale inventario contiene principalmente beni di categoria III ossia volumi e carte, mentre alcuni beni di categoria II, ossia gli strumenti e sussidi didattici, sono stati cancellati e riportati in altro inventario non ancora rintracciato.

### 3. Opportunità di sistematizzazione e ricerca

L'evoluzione da un'ipotesi embrionale a un progetto strutturato di studio e valorizzazione potrà avvalersi di esempi giunti a uno stadio maturo di realizzazione, come il Museo di Geografia di Padova (Donadelli e altri, 2018; Donadelli, Gallanti, 2020) e il Museo della Geografia di Roma La Sapienza (Leonardi, 2018a, 2018b; Morri, 2018).

La fase della sistematizzazione è naturalmente la più complessa soprattutto per la varietà dei beni che costituiscono il patrimonio geocartografico. Sulla base degli esempi citati, alla necessaria contestualizzazione storica, sociale e scientifico-culturale del patrimonio, dovrebbe seguire un'adeguata catalogazione del materiale non librario, ad esempio arrivando a una schedatura specifica delle carte e delle lastre fotografiche (Leonardi, D'Agostino, 2017).

In tal senso è già stata realizzata, grazie anche ad alcuni tirocini curricolari, la ricognizione e riordino della cartografia topografica dell'IGM in vista di una loro catalogazione nel Sistema Bibliotecario di Ateneo. In futuro si spera di poter avviare in sinergia con la docente di Storia della fotografia del Corso di laurea in Conservazione dei beni culturali uno o più tirocini o tesi di laurea sulle oltre 300 lastre fotografiche in vetro inerenti paesaggi asiatici, africani e americani per giungere a un loro elenco sistematico e a una loro specifica schedatura tramite la «scheda F» semplificata dell'Istituto Centrale per il Catalogo e la Documentazione (Leonardi, 2018a). Attualmente si è proceduto alla digitalizzazione delle lastre a cura del Servizio Bibliotecario dell'Ateneo, ma per sistematizzare e renderne efficace e significativa la consultazione andrebbe realizzato un database online prendendo a modello quello già costruito presso La Sapienza di Roma (Leonardi, D'Agostino, 2017). Tutto questo può preludere a ricerche per approfondire la raccolta di lastre nel suo complesso, per evidenziare quali interessi geografici e etnoantropologici essa riflette, per far emergere i passati collegamenti tra studiosi delle due discipline, come pure per rimarcare la natura visuale della geografia già sottolineata a Genova da Arturo Issel (Gemignani, 2019) o ancora per avviare laboratori didattici e confronti sui paesaggi delle lastre e le vedute attuali, senza dimenticare le possibilità di divulgazione e presentazione a un pubblico più vasto.

Altrettanto sfidante – visto che al momento non si è reperito il relativo inventario – si prospetta la ricognizione e la schedatura degli strumenti didattici, per ricostruirne la formazione diacronicamente e trasversalmente – rispetto ad altre discipline – e cercando di ricollegarli alle diverse finalità e interessi di ricerca e di insegnamento dei docenti di Geografia. Non mancano, infatti, ampi e approfonditi studi sull'evoluzione degli studi geografici presso la Facoltà di Lettere di Genova che mettono in luce i vari protagonisti, i loro temi di ricerca e i loro collegamenti culturali a livello nazionale e internazionale con altri atenei e accademie (Quaini, 2003; Surdich, 2003; Ruocco, 2003; Rocca, 2005; Gemignani, 2019). Così come sono state delineate lucide riflessioni sui corsi di laurea in Geografia attivi dall'a.a. 1935-36 all'a.a. 2016-17 (Scarin, 1976; Giuliani-Balestrino, 1980). Fra gli obiettivi intermedi e i possibili risultati delle attività di sistematizzazione e ricerca si possono prevedere, in un primo momento, delle *Storymaps* e, in seguito, un atlante in forma digitale per consultare le pubblicazioni dei geografi genovesi geolocalizzate, secondo l'esempio padovano (Gallanti, Ferrarese, Varotto, 2019). Altrettanto interessante sarebbe una ricostruzione del patrimonio intangibile come l'organizzazione di escursioni didattiche con gli studenti (Gallanti, Donadelli, 2019), una tradizione che anche a Genova è esistita per molti

<sup>10</sup> Dopo la soppressione dell'ordine dei Gesuiti – 1773 –, il costituendo ateneo genovese, impegnato nell'assunzione dei nuovi insegnanti, precisava che «Il maestro di Umanità darà a' suoi discepoli le principali nozioni di geografia», che i maestri di Umanità minore e di Umanità maggiore avranno rispettivamente a disposizione «carte in grande, cioè il planisfero e le quattro parti del mondo» e «carte generali e di quella d'Italia in grande» (Isnardi, Celesia, 1876, p. 10, p. 43). Nel 1887, su proposta del professore incaricato Gaspare Buffa, la facoltà di Filosofia e Lettere invitò il Ministero a fornire la cattedra di Geografia delle carte necessarie e dei mezzi per tenere le lezioni (Assereto, 2003).



anni e si rivolgeva agli studenti sia del Corso di laurea in Geografia sia degli altri Corsi di laurea umanistici. In futuro, l'obiettivo e il risultato finale non può che indirizzarsi verso l'approntamento di un «database relazionale» che, sull'esempio prefigurato per il Museo di Geografia di Roma (De Filpo, 2020) consenta il dialogo reciproco fra tutti i beni/elementi – oggetti e studiosi – che formano il patrimonio geocartografico.

Le opportunità di ricerca sono suscettibili di ampliamenti ulteriori grazie anche a una futura maggiore fruibilità del patrimonio geocartografico per gli studiosi, è infatti in fase di realizzazione un progetto di *digital library* dell'ateneo che potrà ospitare una parte del patrimonio librario geografico, atlanti e carte antiche. In parallelo, a tale maggiore fruibilità si potranno organizzare anche iniziative incentrate sulla didattica della geografia, la formazione degli insegnanti e il coinvolgimento delle scuole del territorio.

#### 4. Opportunità di valorizzazione: un percorso circolare e di terza missione

Per considerare le opportunità di divulgazione e valorizzazione si può anzitutto far riferimento alle funzioni descritte da Varotto (2019) a proposito del Museo di Geografia di Padova che, oltre alla ricerca e alla formazione, si proiettano verso la terza missione con la creazione di eventi per la cittadinanza, l'organizzazione o ospitalità di mostre tematiche e di escursioni sui luoghi della ricerca; inoltre, l'attivazione di *partnership* pubblico-privato possono preludere all'arricchimento e al restauro del patrimonio mediante donazioni o finanziamenti, e persino a operazioni di *merchandising* geografico.

Tali opportunità sono applicabili, con le dovute modifiche e gli appropriati ridimensionamenti, anche al patrimonio geocartografico della Scuola di Scienze Umanistiche, per quanto esso non abbia la prospettiva di costituirsi come museo. La (ri)scoperta da parte degli studenti universitari, ma anche del personale bibliotecario e poi di un pubblico più ampio è avvenuta attraverso una serie di iniziative che si possono sintetizzare in un ordine cronologico benché siano strettamente intrecciate tra loro – fig. 2. Con il supporto del personale della biblioteca, nel 2020 si è proposta agli studenti del Corso di laurea in Lettere una prima «passeggiata cartografica» nelle sale di Balbidue alla scoperta dei globi e delle carte antiche lì esposte.

Nel 2021, in occasione della Notte della Geografia, è stata organizzata in collaborazione con l'Associazione Italiana Insegnanti di Geografia – AIIG – Sezione Liguria, una presentazione virtuale del patrimonio geocartografico la cui divulgazione è stata amplificata progettando e realizzando, con l'ausilio del servizio *e-learning*, multimedia e strumenti web, 8 videoclip riuniti nella playlist dal titolo «Non chiamateci mappamondi! Il patri-

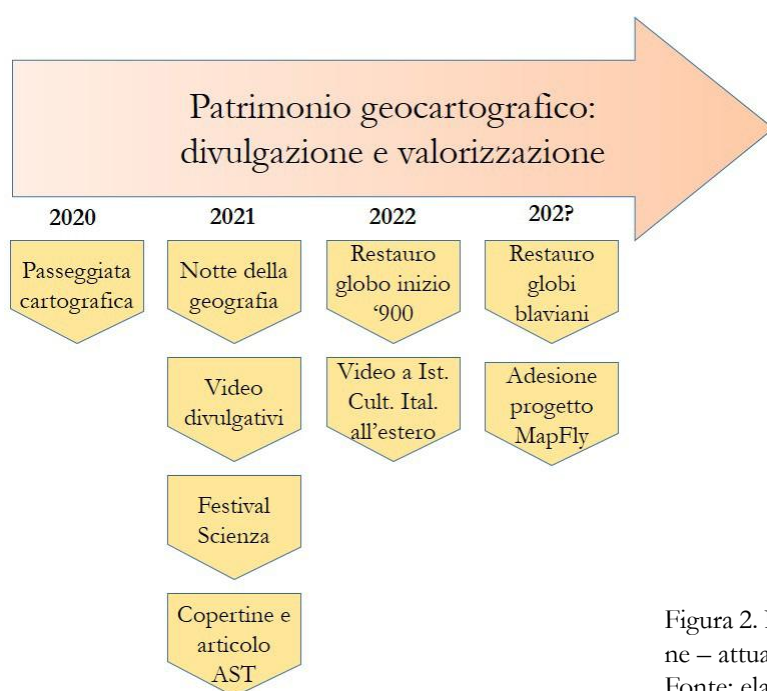


Figura 2. Principali iniziative di divulgazione e valorizzazione – attuate e da attuarsi – del patrimonio geocartografico. Fonte: elaborazione a cura dell'autrice.



Figura 3. Prima e quarta delle copertine dei nn. 1, 2, 3 e 4 di Ambiente Società Territorio del 2021. Fonte: elaborazione a cura dell'autrice.

monio geocartografico di Balbidue» e ospitate sulla pagina Youtube dell'ateneo ([rotf.lol/patrimoniogenova](https://rotf.lol/patrimoniogenova)). Nei mesi successivi i video, che hanno raggiunto oltre 5.700 visualizzazioni, sono stati corredati da sottotitoli in italiano, inglese, francese, tedesco, spagnolo, portoghese, russo e cinese trascritti su base volontaria da docenti, studenti, bibliotecari e insegnanti soci dell'AIIG. Nella prospettiva di una loro ulteriore diffusione si è previsto, ad esempio, di inviarli nel corso del 2022 agli Istituti di cultura italiana all'estero. L'evento organizzato per la Notte della geografia è stata un'esperienza particolarmente positiva che ha portato varie ricadute e sviluppi: ad esempio è stata l'occasione per rendere nuovamente funzionante un antico episcopio<sup>11</sup> per proiettare le lastre fotografiche su vetro e in futuro, a seguito della loro sistematizzazione e schedatura cui si è già accennato, si potrà pensare all'allestimento di una specifica mostra. Inoltre, il patrimonio geocartografico è stato divulgato anche attraverso le copertine dei tre fascicoli del 2021 della rivista scientifica dell'AIIG «Ambiente Società Territorio» e un relativo articolo (Primi, 2021) – fig. 3.

Il 2021 si è concluso con la valorizzazione del patrimonio geo-cartografico durante il Festival della Scienza di Genova, un appuntamento annuale di incontro fra ricercatori, appassionati, scuole e famiglie che guarda caso era intitolato «Mappe». Per l'occasione si è svolto un evento in presenza intitolato «Non chiamateci mappamondi! Passeggiata cartografica nel mondo delle mappe e dei globi» articolato in una breve conferenza divulgativa sul rapporto tra l'immagine cartografica e il messaggio propagandistico seguita da una visita guidata ai beni conservati nella biblioteca.

Inoltre, attraverso la diffusione dei videoclip si è sviluppato un fruttuoso contatto con Tecnodidattica S.p.a., azienda ligure produttrice di globi che si è resa disponibile a finanziare il restauro di un globo didattico di 35 cm di diametro risalente probabilmente agli anni Dieci del Novecento, edito da Antonio Vallardi e disegnato da A. Minelli.

Tra i futuri principali obiettivi di questo percorso figurano il restauro dei due globi blaviani per il quale, visto l'impegno economico, dovrà essere lanciata una campagna di *crowdfunding*, e l'adesione al progetto MapFly<sup>12</sup> ossia il portale cartografico dell'ateneo di Padova cui si spera di poter partecipare con la digitalizzazione e georeferenziazione delle carte storiche libere da copyright.

Certamente in un'ottica di valorizzazione del patrimonio geocartografico e di terza missione dell'università<sup>13</sup> vanno anche dipanate o consolidate le relazioni con la società locale e il territorio, e nello specifico va sottolineato come la progettazione di attività e iniziative debba ormai sempre prevedere strumenti di valutazione e

<sup>11</sup> Si ringrazia Sergio Garbarino, tecnico presso il Dipartimento di ingegneria navale, elettrica, elettronica e delle telecomunicazioni –DITEN–.

<sup>12</sup> Per i dettagli del progetto si rimanda al sito [gis.geoscienze.unipd.it/mapfly/](https://gis.geoscienze.unipd.it/mapfly/) e al contributo di R. Rossi e altri in questi stessi Atti.

<sup>13</sup> Al riguardo si ricorda la collaborazione con il Prorettore alla terza missione, Fabrizio Benente, e con il Delegato del Rettore per la valorizzazione dei musei e delle biblioteche, Stefano Schiaparelli.

possibilmente quantificazione dei loro effetti sociali e territoriali. Fra le relazioni da avviare o sviluppare se ne possono ipotizzare diverse, a cominciare con il centro storico genovese e il Sistema dei Palazzi dei Rolli – riconosciuti dall’Unesco quale Patrimonio dell’Umanità – a cui il Palazzo Balbi Cattaneo – Balbidue – appartiene, per passare al vicino Orto Botanico dell’università e gradualmente ampliare il raggio dei contatti e degli scambi con altre collezioni, musei e biblioteche della città e della regione.

Infine, non potrà mancare il collegamento con le iniziative che in futuro saranno avviate per la valorizzazione e divulgazione dei musei e delle biblioteche dell’ateneo, tra cui il progetto di biblioteca digitale; così come sono fondamentali le collaborazioni e gli scambi con i geografi ed esperti degli altri atenei che aderiscono al gruppo di gruppo di ricerca A.Ge.I. «Musei di Geografia: organizzazione della conoscenza, valorizzazione e divulgazione del patrimonio geografico accademico (GEOMUSE)». Questo gruppo potrà anche essere l’ambito in cui sviluppare progetti di ricerca che coinvolgano le diverse sedi e realtà universitarie: in tal modo troverebbe ulteriore conferma quella circolarità, cui si accennava all’inizio, tra (ri)scoperta, sistematizzazione, ricerca e valorizzazione.

## Bibliografia

- Assereto G., *La facoltà di Lettere e Filosofia dell’Università di Genova dall’antico regime al primo Novecento*, in Assereto G. (a cura di), *Tra i palazzi di via Balbi Storia della facoltà di Lettere e Filosofia dell’Università degli Studi di Genova*, Genova, Atti della Società Ligure di Storia Patria, N.S., II, 2003, pp. 15-72.
- Astengo C., *Elenco preliminare di carte ed atlanti nautici manoscritti: eseguiti nell’area mediterranea nel periodo 1500-1700 e conservati presso enti pubblici*, Genova, Istituto di geografia, Università di Genova, 1996.
- Campbell T., *A Descriptive Census of Willem Blaeu’s Sixty-Eight Centimetre Globes*, in «Imago Mundi», 1976, 28, pp. 21-50.
- Capuzzo E., Maggioli M., Morri R., *Per una valorizzazione dell’archivio fotografico del Dipartimento di Geografia umana dell’Università degli Studi di Roma La Sapienza*, in «Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia», 2005, 2, pp. 5-21.
- De Filipo M., *I beni geocartografici dell’istituendo Museo di geografia della Sapienza: da strumenti d’uso a beni culturali*, in «Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia», 2020, 1, pp. 55-71.
- Donadelli G., Gallanti C., *Da patrimonio ereditato a comunità. Il caso del Museo di Geografia dell’Università di Padova*, in «Ambiente Società Territorio. Geografia nelle Scuole», 2020, 1-2, pp. 53-57.
- Donadelli G. e altri, *Il primo museo geografico universitario si presenta: nasce a Padova il Museo di Geografia*, in «Ambiente Società Territorio. Geografia nelle Scuole», 2018, 2, pp. 14-19.
- Ferro G., *I globi del Blaeu conservati nell’Istituto di Geografia di Genova*, in «Annali di ricerche e studi di geografia», 1959, 14-16, pp. 7-16.
- Gallanti C., Donadelli G., *Il patrimonio intangibile del Museo di Geografia dell’Università di Padova: una prima riflessione*, in «Ambiente Società Territorio. Geografia nelle scuole», 2020, 1-2, pp. 53-57.
- Gallanti C., Ferrarese F., Varotto M., *Tra geografia e meta-geografia: un atlante della ricerca per il museo di geografia dell’Università di Padova*, in Salvatori F. (a cura di), *L’apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme, Atti del XXXII Congr. Geogr. Italiano*, Roma, AGeI, 2019, pp. 131-139.
- Gemignani C.A., *Arturo Issel e il milieu genovese fra Ottocento e Novecento. La dimensione culturale ed educativa della Geografia*, in Sereno P. (a cura di), *Geografia e geografi in Italia dall’Unità alla Prima Guerra Mondiale*, Alessandria, Edizioni dell’Orso, 2019, pp. 215-233.
- Giuliani-Balestrino M.C., *Il corso di laurea in Geografia a Genova*, in Corna-Pellegrini G., Brusa C. (a cura di), *La ricerca geografica in Italia 1960-1980*, Varese, Ask, 1980, pp. 119-122.
- Isnardi L., Celesia E., *Storia dell’Università di Genova*, Genova, R. I. de’ sordo-muti, vol. 2, 1867.
- Leonardi S., *Il patrimonio geo-cartografico del Gabinetto di Geografia della Sapienza Università di Roma. Processo di valorizzazione e patrimonializzazione dei beni culturali geo-storici e cartografici*, in «Geotema», 2018(a), 58, pp. 172-178.
- Leonardi S., *Ripensare e rimodulare il passato: progetto di musealizzazione dei materiali geo-cartografici*, in «Semestrale di studi e ricerche di geografia», 2018(b), 1, pp. 149-152.
- Leonardi S., D’Agostino A., *Una proposta di Web storage mapping per lastre fotografiche in vetro*, in «Semestrale di studi e ricerche di geografia», 2017, 1, pp. 99-110.
- Luzio L., *Catalogo dei globi antichi conservati in Italia*, Fasc. I, *I globi Blaviani*, Firenze, Olschki Editore, 1957.
- Morri R. (a cura di), *Il progetto MAGISTER. Ricerca e innovazione a servizio del territorio*, Milano, FrancoAngeli, 2018.
- Pampaloni C., *1639, Placido Caloiro e Oliva. Carta Nautica raffigurante il Mediterraneo con qualche tratto costiero dei mari adiacenti*, in Ferro G. (a cura di), *Carte nautiche da musei e biblioteche della Liguria*, Bologna, Analisi, 1988, scheda 20, p. 70.

- Primi A., *Non chiamateci mappamondi! Il patrimonio geocartografico dell'Università di Genova*, in «Ambiente Società Territorio. Geografia nelle Scuole», 2021, 3, pp. 15-20.
- Quaini M., *La geografia. Una disciplina all'incrocio delle scienze naturali e umane*, in Assereto G. (a cura di), *Tra i palazzi di via Balbi. Storia della facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università degli Studi di Genova*, Atti della Società Ligure di Storia Patria, N.S., II, 2003, pp. 229-335.
- Ritter M., *Seutter, Probst and Lotter: An Eighteen-Century Map Publishing House in Germany*, in «Imago mundi», 2001, 53, pp. 130-135.
- Rocca G., *Il contributo di Gerolamo Boccoardo all'affermazione degli studi geografici in Italia*, in Augello M.M., Pavanelli G. (a cura di), *Tra economia politica e impegno civile: Gerolamo Boccoardo e il suo tempo (1829-1904)*, Genova, Brigati, 2005, pp. 294-339.
- Ruocco D., *Sulla Geografia nella Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università di Genova*, in «Studi e Ricerche di Geografia», 2003, 26, pp. 187-202.
- Scarin E., *Il corso di laurea in Geografia di Genova*, Genova, SAGA, 1976.
- Sereno P., *Introduzione*, in Sereno P. (a cura di), *Geografia e geografi in Italia dall'Unità alla Prima Guerra Mondiale*, Alessandria, Edizioni dell'Orso, 2019, pp. VII-XXII.
- Surdich F., *Una geografia per l'espansione commerciale e coloniale*, in Assereto G. (a cura di), «Tra i palazzi di via Balbi Storia della facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università degli Studi di Genova», Atti della Società Ligure di Storia Patria, N.S., II, 2003, pp. 337-414.
- Van der Krogt P., *Globi Neerlandici. The Production of Globes in the Low Countries*, Utrecht, Hes Publishers, 1993.
- Varotto M., *Dallo studio delle collezioni allo storytelling museale: il patrimonio della geografia patavina tra ricerca, didattica e terza missione*, in Sereno P. (a cura di), *Geografia e geografi in Italia dall'Unità alla Prima Guerra Mondiale*, Alessandria, Edizioni dell'Orso, 2019, pp. 255-271.

## Il percorso espositivo *Imago Tridentina*. Un esempio di valorizzazione del patrimonio geo-cartografico locale: potenzialità e progettualità future

Aurora Rapisarda, Elena Dai Prà, Nicola Gabellieri, Giannantonio Scaglione<sup>1</sup>

### 1. Introduzione

Il contributo prende le mosse da un'iniziativa di divulgazione realizzata dal Centro Geo-Cartografico di Studio e Documentazione – GeCo – dell'Università di Trento sito in Rovereto – Trento –, rappresentata dall'allestimento di una mostra di cartografia storica. In questa sede, si propone una riflessione su tale esperienza, in modo da valutarne anche eventuali nodi critici e le possibili declinazioni rivolte, *inter alia*, al grande pubblico, nonché le potenzialità di proposte di questo tipo per promuovere nei cittadini una conoscenza più consapevole del proprio contesto territoriale in una prospettiva di valorizzazione culturale e turistica. Più in generale, l'obiettivo è quello di confrontarsi sul ruolo e sullo stato dell'arte della *public geography* nel contesto nazionale.

A fungere da cornice epistemologica, è, infatti, il «Manifesto per una Public Geography», redatto a seguito dell'incontro annuale organizzato dall'Associazione dei Geografi Italiani – AGEI –, «Le Giornate della Geografia», tenutosi a Padova dal 13 al 15 settembre 2018. L'incontro, che ha trattato tematiche afferenti alla *public geography*, alla ricerca, alla didattica e alla terza missione, è indicativo del fatto che negli ultimi anni il mondo geografico accademico si stia muovendo a scala nazionale in una direzione di sostegno e potenziamento del ruolo pubblico della disciplina per rispondere alla crescente domanda sociale di sapere geografico, nonché di progressivo riconoscimento della sua efficacia per una conoscenza e gestione più consapevole e sostenibile dei territori. Nello specifico, si fa riferimento alle «attività di comunicazione e divulgazione della ricerca mediante linguaggio accessibile e non banale, con strumenti e modalità pensati per target di pubblico diversi, al fine di rafforzare l'impatto sociale del sapere geografico, la sua presenza nel dibattito pubblico, la sua visibilità e legittimazione sociale» (Comitato Scientifico delle Giornate della Geografia, 2018, p. 3).

All'interno del dibattito sulla *public geography* (Smith, 2013), si è voluto, inoltre, riflettere sulle forme e i contenuti della *public historical geography*, i cui campi d'azione non risultano essere ancora adeguatamente indagati a scala nazionale ed internazionale. A scala nazionale, tra questi rientra il patrimonio storico-ambientale e paesaggistico. Come riconosciuto dalla Costituzione Italiana (Art. 9) e ribadito all'interno del decreto-legge del 2004 conosciuto come «Codice dei beni culturali e del paesaggio», tale patrimonio necessita di essere tutelato e valorizzato tramite «attività dirette a promuovere la conoscenza del patrimonio culturale e ad assicurare le migliori condizioni di utilizzazione e fruizione pubblica del patrimonio stesso, anche da parte delle persone diversamente abili, al fine di promuovere lo sviluppo della cultura» (Art. 6). Il caso studio in esame risulta particolarmente interessante perché permette di operare una duplice riflessione analitica: le carte storiche, infatti, non solo si configurano come patrimonio storico-culturale in sé, ma – in quanto strumenti critici di «conoscenza dei processi che hanno generato l'identità fisiognomica dei luoghi, e opportunità creativa per nuove interpretazioni e interventi compatibili che attribuiscono una valenza strategica alla qualità territoriale

<sup>1</sup> Università di Trento.



e alle dotazioni culturali dei contesti locali» (Dai Prà, 2013, p. 5), sono anche una fonte per la comprensione dell'*heritage* territoriale.

Tuttavia, nonostante la crescente domanda anche di *public historical geography* che viene sempre più spesso richiesta a vario titolo per una migliore comprensione del contesto territoriale e del patrimonio storico-ambientale e paesaggistico – domanda che va colmata anche utilizzando le cartografie storiche come strumento di disseminazione, divulgazione e didattica – le esperienze in Italia in tal senso sono poche. Tra queste, è possibile citare il progetto di ricerca promosso dall'AGEI e coordinato da Riccardo Morri e Mauro Varotto denominato «Musei di Geografia: organizzazione della conoscenza, valorizzazione e divulgazione del patrimonio geografico accademico». In tale esperienza si sono sviluppati i presupposti per la realizzazione di entità permanenti di conservazione/tutela e valorizzazione del patrimonio culturale, quali il Museo di Geografia realizzato presso Università di Roma «La Sapienza» (Leonardi, 2018a; Leonardi, 2018b), pensato al fine di «rendere durevole nel tempo il patrimonio geo-cartografico conservato presso la biblioteca di Geografia del Dipartimento di Scienze documentarie linguistico-filologiche e geografiche» (Leonardi, 2018a, p.149); e il Museo di Geografia dell'Università di Padova (Varotto, 2019), che, come esplicitato sul sito «ha tra le sue attività la salvaguardia e la valorizzazione del patrimonio tangibile e intangibile attraverso progetti, percorsi e iniziative divulgative<sup>2</sup>».

Ulteriori esempi sono costituiti dalla mostra documentaria permanente «Castiglione della Pescaia nei secoli XVI-XIX. Mappe e territorio», ospitata nel Museo Casa Rossa Ximenes di Castiglione della Pescaia dall'ottobre 2020 e curata da Anna Guarducci e Leonardo Rombai (Guarducci, Rombai, 2020), così come il progetto di educazione al patrimonio culturale «Racconti di pietra» promosso dal Museo di Scienze della Terra dell'Università di Modena e Reggio Emilia in collaborazione con le scuole secondarie superiori del territorio e le istituzioni culturali nazionali e locali che ha previsto «percorsi di scoperta guidati dagli studenti, che trovano nella cartografia uno strumento di lettura e di narrazione del territorio e della sua evoluzione» (Bertacchini, 2013, p. 133).

## 2. L'esposizione *Imago Tridentina*

Il caso studio preso in esame è frutto di una iniziativa del Centro Geo-Cartografico di Studio e Documentazione – GeCo – dell'Università di Trento (Dai Prà, 2018) di cui uno dei punti cardine della *mission* è proprio «favorire iniziative di divulgazione e promozione culturale in ambito locale, nazionale e internazionale di alto valore scientifico, sostenendo inoltre eventi di valorizzazione del proprio patrimonio culturale cartografico<sup>3</sup>» rivolti sia al grande pubblico, sia a specialisti, tecnici e accademici.

In questa direzione, uno dei primi tangibili risultati è stato l'allestimento, congiuntamente all'inaugurazione al pubblico del Centro, di un percorso espositivo «Imago Tridentina: La cartografia storica manoscritta del Trentino dagli archivi territoriali». La mostra ha ospitato oltre settanta unità cartografiche manoscritte prodotte tra il XVI e il XX secolo provenienti da diversi archivi locali ed è stata allestita dal 10 ottobre 2019 presso Palazzo Alberti Poja di Rovereto, sede del Centro, sotto la supervisione scientifica della direttrice, Elena Dai Prà e grazie al supporto della Soprintendenza per i beni culturali della Provincia Autonoma di Trento.

Preliminari difficoltà sono emerse già in fase di progettazione: una lettura di manuali per la musealizzazione ha permesso, infatti, di comprovare la mancanza di un protocollo unitario istituzionalizzato per la corretta esposizione di questo tipo di documentazione (Da Milano, Sciacchitano, 2015). Questo ha comportato la necessità di sviluppare strategie autonome che ne permettessero la fruizione e la corretta interpretazione. In modo particolare, le perplessità maggiori hanno riguardato principalmente tre nodi critici, ovvero come proteggere il patrimonio in esposizione, come disporlo e come pianificare i dispositivi comunicativi.

Relativamente alla protezione *stricto sensu* delle carte storiche, su suggerimento della Soprintendenza per i beni culturali della Provincia Autonoma di Trento, si è optato per l'impiego di lastre protettive in Vivak, un

<sup>2</sup> Museo di Geografia, Università degli Studi di Padova ([www.musei.unipd.it/it/geografia](http://www.musei.unipd.it/it/geografia)).

<sup>3</sup> Centro Geo-Cartografico di Studio e Documentazione – GeCo –, Università di Trento ([www.lettere.unitn.it/1953/centro-geo-cartografico-di-studio-e-documentazione-geco](http://www.lettere.unitn.it/1953/centro-geo-cartografico-di-studio-e-documentazione-geco)).

materiale plastico che, soprattutto in virtù dell'ottimo comportamento ignifugo, risultava essere l'opzione migliore per la copertura di materiale cartaceo, applicate con un sistema di distanziamento dal documento affisso verticalmente sul muro per garantirne l'integrità.

In merito alla disposizione, invece, si è scelto di suddividere le unità cartografiche in esposizione in sette aree tematiche. Ogni area tematica è stata identificata con rispettive aree spaziali della mostra, in modo da invitare i visitatori a riflettere su determinate tematiche, processi territoriali ed elementi del patrimonio storico ambientale seguendo un percorso e una narrazione ragionati. La suddivisione è stata realizzata utilizzando diversi criteri: criterio geografico – Rovereto e la Vallagarina –, criteri tematici – Boschi e foreste; Acque e interventi idraulici; Confini, territori e proprietà, Cartografia militare –, o per committenza – Cartografia gentile.

L'aspetto comunicativo e divulgativo ha, similmente, comportato una serie di riflessioni volte a una chiara mediazione dei contenuti veicolati. Nonostante la mancanza di un protocollo specifico da parte del Mibact, ci si è attenuti alle disposizioni generali, con gli adattamenti del caso, per facilitare la comprensione anche ad un pubblico non esperto (Da Milano, Sciacchitano, 2015).

Infatti, assunto che, come ogni fonte storica, anche la cartografia necessita di un adeguato approccio critico e di una contestualizzazione per essere compresa e «decodificata» (Rombai, 2010; Gabellieri 2016), il gruppo di ricerca afferente al GeCo, data l'alta formazione nel settore, ha provveduto alla realizzazione di percorsi di visita guidati. Durante tali visite agli utenti sono state fornite le informazioni necessarie per una contestualizzazione e analisi filologica della carta, atte a indagarne motivazioni di produzione, obiettivi e tecniche utilizzate, così da favorire una corretta comprensione dei contenuti esposti, anche tramite l'uso un linguaggio specifico talvolta adattato in relazione al target in visita.

Pertanto, ogni carta è stata corredata da una didascalia riportante autore, anno di produzione, titolo – quando rintracciabili – ed ente in cui sono custodite. Per ogni area tematica sono stati, inoltre, installati dei pannelli esplicativi con l'intento di fornire una chiave di lettura introduttiva e più approfondita rispetto alle singole didascalie. L'intento era, *inter alia*, quello di fornire gli strumenti di comprensione necessari anche a quei visitatori che volessero seguire il percorso in maniera autonoma. Tali pannelli sono stati redatti in triplice lingua – italiano, inglese, e tedesco –, così da permetterne la comprensione anche ad un pubblico internazionale, soprattutto data l'area geografica liminare in cui il Centro è sito. La lunghezza media dei testi – 3.000 caratteri circa – è stata ponderata sulla base delle considerazioni messe in luce da esperti nel settore in merito al tempo medio di attenzione dei visitatori.

Con l'intento di consolidare le conoscenze acquisite dei visitatori, ma anche a fini divulgativi, sono stati, inoltre, realizzati delle brochure e dei cataloghi più approfonditi, disposti nell'atrio del Centro e distribuiti sul territorio, ivi compresi gli istituti scolastici. Anche in questo caso i contenuti sono stati disposti in triplice lingua.

### 3. Verso una fruizione digitale del patrimonio cartografico

L'insorgere della pandemia nel 2020 e la conseguente chiusura degli spazi museali ha comportato *in itinere* la necessità di ripensare la mostra in forma digitale per garantirne comunque una fruizione anche negli anni successivi.

A fronte delle molteplici possibilità offerte dalle tecnologie digitali in merito allo studio e all'analisi cartografica – «dalla semplice acquisizione e digitalizzazione del prodotto cartografico, all'elaborazione di sistemi di archiviazione e di cataloghi informatizzati pubblicati online, documentati ed esposti sul web» (Spagnoli, 2010, p. 16) – che permettono allo stesso tempo una facilitazione della lettura delle carte ed un ampliamento dei canali di divulgazione e dei bacini d'utenza, si annoverano le iniziative proposte – entrambe presenti sul sito TrentinoCultura<sup>4</sup>, curato dalla Soprintendenza per i Beni culturali della Provincia Autonoma di Trento – e divulgate tramite i canali di comunicazione del Centro – sito, newsletter, pagina Facebook –: un tour virtuale che permette di «visitare» le varie sale espositive e di soffermarsi sulle carte in mostra, ulteriormente corredato

<sup>4</sup> TrentinoCultura ([www.cultura.trentino.it](http://www.cultura.trentino.it)).

da supporti audio, video e testi di approfondimento; e brevi video esplicativi per ogni area tematica con degli approfondimenti relativi ad alcune cartografie in esposizione.

Si è trattato di un adattamento indispensabile che ha avuto, senz'altro, risvolti positivi permettendo agli interessati di accedere ai contenuti della mostra pur rimanendo in casa a causa delle limitazioni imposte dal Covid-19. Nonostante ciò, tale espediente non è da intendersi come sostitutivo di una esperienza diretta, bensì come ulteriore modalità di fruizione. Dato il notevole contributo offerto dall'applicazione degli strumenti informatici e delle nuove tecniche, tanto nello studio quanto nella gestione del territorio, per una più efficace conoscenza della realtà territoriale, nonché valorizzazione delle eredità paesistiche (*ibidem*), il fine principale di tali iniziative è da considerarsi quello di implementare la conoscenza del patrimonio, sia prima della effettiva visita, accrescendo l'interesse e la curiosità, sia a posteriori, per rafforzare le conoscenze acquisite.

Tra i risvolti positivi di una fruizione digitale del patrimonio storico-cartografico vi è la possibilità di ovviare alcune problematiche riscontrate, invece, durante l'istallazione *stricto sensu* del percorso espositivo.

A tal proposito si annoverano criticità circa i costi: *in primis*, trattandosi di un patrimonio originale dall'alto valore storico-culturale, nonché facilmente deperibile, necessita di essere assicurato con costi particolarmente onerosi; *in secundis*, si aggiungono le spese relative al trasferimento dalla sede di custodia a quella espositiva, che può essere compiuto solo da ditte specializzate, nonché i costi relativi agli interventi di restauro che, nel caso in questione, hanno riguardato ogni unità cartografica e sono stati effettuati dalla Soprintendenza per i beni culturali della Provincia Autonoma di Trento.

Ulteriore nodo critico, invece ovviabile grazie al digitale, è rappresentato dalla delicata questione relativa alla tutela e alla conservazione; come appena accennato, trattandosi di un patrimonio facilmente deperibile, tali unità cartografiche non possono essere sottoposte per lunghi periodi a fonti di stress esterne, quali, ad esempio, la luce artificiale; ciò implica, inoltre, un costante monitoraggio delle condizioni delle stesse, nonché l'impiego di pannelli protettivi di cui sopra. Di conseguenza la messa a disposizione tramite strumenti digitali permette una fruizione permanente del patrimonio in questione altrimenti impraticabile.

#### 4. Progettualità potenziali di impiego

Le cartografie manoscritte, per i motivi di cui sopra, sono oggi nuovamente conservate presso gli archivi di appartenenza. Tuttavia, con l'intento di rendere tali fonti di conoscenza del territorio sempre fruibili al pubblico, sono state realizzate, grazie al finanziamento della Provincia Autonoma di Trento, delle copie anastatiche delle stesse e nuovamente esposte presso la sede del Centro, visitabile secondo le vigenti norme anti-Covid.

Ci si è, pertanto, interrogati sulle potenziali ulteriori progettualità realizzabili, vagliando come *step* successivo, quello di un maggiore coinvolgimento degli istituti scolastici. Anche in virtù dell'imprescindibile continuità tra insegnamento e ricerca scientifica, riteniamo che per tutelare i beni, occorra anzitutto formarne i potenziali fruitori. Infatti, come sottolineato da Rimoli, i «principi fondamentali dell'attività di insegnamento a ogni livello» mettono in luce l'aspetto centrale della tradizione della «cultura e della educazione alla cultura, nel quadro di quella complessiva Bildung del cittadino che, preparandone la capacità di fruizione mediante un affinamento di sensibilità, costituisce in realtà il presupposto più profondo di ogni tutela dei beni, esistenti e futuri» (2017, p. 97). Ciò va fatto anche attraverso l'approntamento di percorsi educativi, di promozione e valorizzazione del patrimonio esistente.

Pertanto, tra le iniziative realizzabili nel breve termine, vi è quello di una mostra itinerante da proporre anche agli istituti scolastici in vista di un maggiore coinvolgimento anche dei più giovani, ma che, tuttavia, non si intende limitare a tale *target*.

Traendo spunto dal progetto di educazione al patrimonio culturale «Racconti di pietra» promosso dal Museo di Scienze della Terra dell'Università di Modena e Reggio Emilia, ci proponiamo, in collaborazione con gli istituti secondari del territorio, di avviare progetti formativi volti a formare gli studenti – soprattutto, ma non solo, degli Istituti tecnico-turistici – al fine di poter fare acquisire loro le conoscenze e le competenze necessarie che gli consentirebbero di realizzare e proporre dei percorsi di valorizzazione turistica tramite l'approntamento di itinerari tematici storico-culturali, dedotti ed elaborati grazie ad uno studio approfondito della cartografia storica locale.

Data la capacità della cartografia storica di creare «strati informativi attraverso i quali ripercorrere l'evoluzione della fisionomia storica di ciascun contesto territoriale rappresentato» (Spagnoli, 2010, p. 13), il progetto mira, quindi, a sostenere una *Bildung* informata dello studente/cittadino in direzione di un approccio responsabile al territorio in esame e favorisce, allo stesso tempo, la realizzazione di percorsi educativi interdisciplinari che spaziano dalla storia, alla geografia e all'educazione civica, i cui contenuti possono, quindi, fornire eventuali spunti di approfondimento per la strutturazione di *curricula* didattici interdisciplinari per l'insegnamento della geostoria (Giorda, 2012).

## Bibliografia

- Bertacchini M., *Il ruolo della cartografia nell'educazione al patrimonio. il progetto Racconti di Pietra*, in «Bollettino dell'Associazione Italiana di Cartografia», 2013, 147, pp. 133-138.
- Comitato Scientifico delle Giornate della Geografia, *Manifesto per una Public Geography*, 2018 ([www.ageiweb.it/wp-content/uploads/2018/03/Manifesto-Public-Geography-DEF.pdf](http://www.ageiweb.it/wp-content/uploads/2018/03/Manifesto-Public-Geography-DEF.pdf)).
- Da Milano C., Sciacchitano E., *Linee guida per la comunicazione nei musei: segnaletica interna, didascalie e pannelli*, Roma, Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, Direzione generale Musei, 2015.
- Dai Prà E., *Mutamento geografico e discorso geostorico: teoria e crediti di una disciplina di frontiera*, in Dai Prà E. (a cura di), *APSAT 9: cartografia storica e paesaggi in Trentino: approcci geostorici*, Mantova, SAP - Società Archeologica, 2013, pp. 5-14.
- Dai Prà E., *Per una geografia storica applicata: prolegomeni a un Centro per lo studio, la valorizzazione e la fruizione attiva della cartografia storica*, in «Bollettino dell'Associazione Italiana di Cartografia», 2018, 162, pp. 108-122.
- Gabellieri N., *Un repertorio cartografico per la storia di un paesaggio individuale: esplorando la cartografia storica di San Biagio della Cima (Liguria Occidentale)*, in Moreno D., Quaini M., Traldi C., *Dal parco letterario al parco produttivo. L'eredità culturale di Francesco Biamonti*, Sestri Levante, Oltre Edizioni, 2016, pp. 161-184.
- Giorda C., *Così vicine, Così lontane: storia e geografia di fronte a un percorso Comune nei curricoli scolastici*, in «Ambiente, Società, Territorio», 2012, 2, pp. 12-18.
- Guarducci A., Rombai L., *Castiglione della Pescaia nei secoli XVI-XIX. Mappe e territorio. Ediz. Illustrata*, Montevarchi (Arezzo), Aska Edizioni, 2020.
- Leonardi S., *Il patrimonio geo-cartografico del Gabinetto di Geografia della Sapienza Università di Roma. Processo di valorizzazione e patrimonializzazione dei beni culturali geostorici e cartografici*, in «Geotema», 2018a, 18, pp. 172-178.
- Leonardi S., *Ripensare e rimodulare il passato: progetto di musealizzazione dei materiali geo-cartografici*, in «Semestrale di studi e ricerche di geografia», 2018b, 30, 1, pp. 149-152.
- Rimoli F., *Profili costituzionali della tutela del patrimonio culturale*, in battelli e altri (a cura di), *Patrimonio culturale: profili giuridici e tecniche di tutela*, Roma, RomaTrE-Press, 2017, pp. 91-114.
- Rombai L., *Le problematiche relative all'uso della cartografia storica*, in «Bollettino dell'Associazione Italiana di Cartografia», 2010, 138, pp. 69-89.
- Smith J., *Geography in Public and Public Geography: Past, Present and Future*, in «Geographical Journal», 2013, 179, 2, pp. 188-192.
- Spagnoli L., *La cartografia tra uso e valorizzazione. Riflessioni introduttive*, in Carta M., Spagnoli L. (a cura di), *La ricerca e le istituzioni tra interpretazione e valorizzazione della documentazione cartografica*, Roma, Gangemi Editore, 2010, pp. 11-19.
- Varotto M., *Dallo studio delle collezioni allo storytelling museale: il patrimonio della geografia patavina tra ricerca, didattica e terza missione*, in Sereno P. (a cura di), *Geografia e geografi in Italia dall'Unità alla I Guerra Mondiale*, Alessandria, Edizioni dell'Orso, 2019, pp. 255-272.

**Dalla raccolta alla narrazione: patrimoni geografici «in movimento»  
verso nuovi *concept* di valorizzazione.  
Il *corpus* degli Atlanti storici dell'Istituto di Geografia di Napoli (1885-1995)**

**Maria Ronza<sup>1</sup>**

Particolarmente rilevanti sono le potenzialità – scientifiche, didattiche e divulgative – connesse al ricco patrimonio di atlanti storici conservato a Napoli presso la Biblioteca dell'ex Istituto di Geografia dell'Ateneo Federiciano. La continuità temporale di questo patrimonio – catalogato, restaurato e sottoposto a digitalizzazione per una fruizione *open access* – consente di ripercorrere le fasi più importanti dell'evoluzione della cartografia relativa al Mezzogiorno d'Italia per quanto concerne le tecniche di rappresentazione e, nello stesso tempo, costituisce un *corpus* organico per una narrazione dei cambiamenti strutturali, delle potenzialità e delle criticità che hanno interessato il Sud Italia secondo un approccio geostorico.

**1. *Big Data of the Past: il patrimonio geo-cartografico nella prospettiva delle Digital Humanities***

La transizione digitale ha investito, negli ultimi decenni, il settore dell'archivistica, dell'editoria e della biblioteconomia, innescando una radicale inversione di tendenza nelle modalità di comunicazione e fruizione delle risorse librarie (Berry, Fagerjord, 2017). Lo spazio digitale costituisce, ormai, la dimensione privilegiata per la trasmissione delle conoscenze scientifiche a tutti i livelli. In tal senso, la digitalizzazione del patrimonio bibliotecario storico e la sua fruibilità in rete costituiscono non solo opportunità rilevanti di diffusione e condivisione delle conoscenze, ma anche strategie per la valorizzazione di fonti documentarie che, altrimenti, potrebbero perdere le loro valenze culturali per le comunità e il loro potenziale formativo per le giovani generazioni. Tra le finalità di quell'area di ricerca interdisciplinare ed in continua evoluzione, fissata nell'espressione quasi ossimorica di *Digital Humanities* (Dobson, 2019), rientrano anche metodi e modalità di acquisizione, gestione, restituzione e fruizione delle fonti documentarie che sono proprie della ricerca umanistica. Tali fonti – testuali, cartografiche, fotografiche, ecc. – custodiscono un patrimonio d'informazioni non quantificabile, un vero e proprio giacimento ancora «relegato» nello spazio fisico e, solo in parte, emerso in quello digitale. Gruppi di ricerca ed istituzioni culturali, quali es. biblioteche, archivi, musei, con il supporto d'informatici e aziende che operano nel settore della comunicazione innovativa, hanno compiuto veri e propri «carotaggi» all'interno del patrimonio di cui sono depositari, al fine di testare prospettive e limiti di una fruizione in chiave *digital*.

Ai *Big Data* del nuovo millennio – riconducibili ai *social*, alle compagnie della telefonia e dei trasporti, alle piattaforme per l'*e-commerce*, alle imprese multinazionali e a tutti quei soggetti che operano in un *network* globale e virtuale – si affiancano i *Big Data of the Past* (Kaplan, di Lenardo, 2017). Questi, a differenza dei primi, non derivano da operazioni condotte *on line* dagli utenti della rete; al contrario, hanno uno spessore storico e sono dati di elevato valore che costituiscono un'indispensabile piattaforma conoscitiva per la gestione delle attuali dinamiche socio-territoriali, ambientali e paesaggistiche. L'enorme mole di dati che proviene dal passato, fino ad ora legata agli spazi reali della cultura e della consultazione, va interpretata e trasferita nella sfera virtuale

---

<sup>1</sup> Università degli Studi di Napoli Federico II.





Figura 1. Atlanti storici, dizionari geografici, testi rari e globi nella «Sala Lettura» del Nucleo Bibliotecario di Geografia. Fonte: foto di Valeria Rucco e Vincenzo Lapicciarella.

non tanto per una progressiva affermazione di quest'ultima, quanto piuttosto per evitare che l'attuale *know how* risulti del tutto slegato da quell'insieme di conoscenze e di valori antecedenti all'era digitale e, per questo, non consultabili secondo i metodi e le procedure di ricerca del *web*.

Una trasformazione così radicale, se può essere affrontata da istituzioni culturali dotate di richiamo internazionale grazie alla disponibilità di fondi ed alla continua sperimentazione di innovative forme di fruizione, non è altrettanto agevole da sostenere per biblioteche ed archivi di ridotte dimensioni. Per conferire una rinnovata visibilità al patrimonio geografico e cartografico presente nell'Ateneo Federiciano ad ottocento anni dalla sua fondazione, il Nucleo Bibliotecario di Geografia – già Biblioteca dell'Istituto di Geografia e oggi parte integrante della Biblioteca di Ricerca d'Area Umanistica (BRAU, fig. 1) – ha aderito ad un progetto promosso sui Fondi Europei per lo Sviluppo Regionale per la digitalizzazione di testi, atlanti, immagini contraddistinti da un elevato valore documentario. È stata necessariamente operata una scelta dei materiali da convertire in formato digitale<sup>2</sup> dal momento che la Biblioteca conserva più di cento testi antichi di taglio geografico e 26 atlanti storici editi tra il 1500 ed il 1800; al Novecento sono riconducibili circa cento carte murali di vario formato e duecento atlanti, oltre a numerosi raccoglitori di foto storiche ed immagini su lastre di vetro.

Anno di pubblicazione, rarità degli esemplari, pertinenza alla descrizione e rappresentazione del Mezzogiorno d'Italia possono considerarsi i tre parametri che hanno orientato la selezione del complesso e vario patrimonio stratificatosi dal 1885 al 1995 nell'Istituto di Geografia di Napoli per volere dei Direttori dell'Istituto, autorevoli esponenti della Geografia italiana quali Giuseppe De Lorenzo, Renato Biasutti, Elio Migliorini, Vito Carmelo Colamonico, Mario Fondi.

<sup>2</sup> Sono stati selezionati 180 *records* per la digitalizzazione del progetto Biblio\_ARCA, tra cui 25 corrispondenti ad Atlanti storici e 13 a volumi di dizionari storico-geografici sette-ottocenteschi. Tale elenco ha subito parziali modifiche dovute a criticità nella digitalizzazione o al confronto sui testi inizialmente indicati, anche in relazione alle attuali prospettive della ricerca, della valorizzazione e della Terza Missione.

Se gli anni Novanta dello scorso secolo hanno segnato il recupero e la catalogazione di questa biblioteca con il progressivo restauro dei supporti cartacei – pergamene, carte telate, inchiostri, acquerelli, ecc. – e la nuova legatura dei testi antichi e degli atlanti più compromessi (Mautone, 1995; d’Elia 1997), negli anni Venti del nuovo millennio si sta avviando una fase di dematerializzazione degli stessi che – una volta acquisiti in formato digitale – potranno essere utilizzati per scopi diversi ed essere consultati in *open access* da un’utenza potenzialmente illimitata.

## 2. Dalla catalogazione alla digitalizzazione.

### *High value data* tra geografia umanistica e biblioteconomia

Come già evidenziato in un recente studio sul patrimonio geo-cartografico del Nucleo Bibliotecario di Geografia (Ronza, Rucco, 2021), il *corpus* degli Atlanti storici dimostra una grande attenzione verso il Mezzogiorno d’Italia. Anche quando gli acquisti si sono orientati verso atlanti editi nelle principali stamperie europee di Anversa, Amsterdam, Leida, Parigi, sono stati prediletti quegli esemplari che, al loro interno, presentavano tavole dedicate all’Italia centro-meridionale ed insulare. Non è un caso se il *Theatrum Orbis Terrarum* di Abraham Ortelius (1575) – il più antico atlante posseduto dalla Biblioteca – contenga la carta *Regni Neapolitani* di Pirro Ligorio (1558) e la carta *Insularum aliquot maris Mediterranei descriptio* di Giacomo Gastaldi (1561) con la rappresentazione della Sicilia e della Sardegna. Di particolare rilievo è l’atlante *Italia* di Giovan Antonio Magini (1620) che consente una ricognizione degli assetti insediativi della Penisola agli inizi del Seicento. Tuttavia, è la produzione del Real Ufficio Topografico di Napoli a costituire la sezione più rilevante del *corpus* di Atlanti della Biblioteca per varietà delle scale geografiche adottate, per continuità temporale e numerosità degli esemplari, per finalità e obiettivi della rappresentazione cartografica.

Sono conservate le due opere più rilevanti del cartografo padovano Giovanni Antonio Rizzi Zannoni, *l’Atlante marittimo delle Due Sicilie disegnato per ordine del Re* (1785-1792) e *l’Atlante Geografico del Regno di Napoli delineato per ordine di Ferdinando IV* (1788-1812) in scala 1:114.000 circa, la *Carta Topografica ed Idrografica dei Dintorni di Napoli* di Antonio Valmagini (1837-1850) ad una scala molto dettagliata (1:20.000 circa), il *Nuovo Atlante corografico, statistico, storico ed idrografico del Regno delle Due Sicilie* di Giuseppe Bifezzi (1837) con le suddivisioni amministrative a linee acquerellate. Ancora la *Descrizione del Regno delle Due Sicilie per Provincie* di Benedetto Marzolla (1844-54) e *l’Atlante Corografico del Regno delle Due Sicilie* di Gabriello De Sanctis (1856) che forniscono un quadro d’insieme del territorio meridionale sotto il governo dei Borbone, il *Picciolo Atlante geografico-statistico del Regno di Napoli* di Celestino Ricci (1813) con carte corredate da dati demografici sui circondari e notazioni storico-geografiche. A queste opere si aggiungono varie edizioni dell’*Atlante Partenopeo* di Paolo Petrini (1766), una raccolta di carte stampata a Napoli, alla stregua di quanto avveniva nelle realtà urbane culturalmente più vivaci tra Seicento e Settecento.

Per valorizzare un patrimonio geo-cartografico in termini innovativi e promuoverne la fruizione in una prospettiva *smart* non si può, tuttavia, prescindere da un’accurata opera di catalogazione che consenta una ricognizione del posseduto sia in termini quantitativi, sia in termini qualitativi nonché una selezione in base a determinati parametri. Tra questi rientrano il periodo, la scala, il soggetto, l’autore, la stamperia, l’edizione, il numero di tavole, ecc. A partire dagli anni Novanta – quando la Biblioteca è stata trasferita nel prestigioso Complesso dei SS. Marcellino e Festo<sup>3</sup> – sono stati inseriti nel sistema di catalogazione digitale dell’Ateneo Federiciano non solo gli Atlanti, ma anche le singole tavole che li compongono. La scheda di catalogazione, con la sua articolazione in diversi campi, è scaturita da un confronto tra i geografi di area umanistica e i bibliotecari, anche sulla base di altri *format* utilizzati a livello europeo per la catalogazione digitale di cartografie storiche.

È grazie a questo lavoro, di frequente sottovalutato, d’inserimento costante, meticoloso e competente<sup>4</sup> di dati nel catalogo *on line* che è stato possibile raggiungere alcuni obiettivi di grande rilievo: far conoscere il patrimonio geo-cartografico federiciano ad un’ampia platea di studiosi e professionisti che si occupano di territorio,

<sup>3</sup> Il Complesso dei SS. Marcellino e Festo è una suggestiva struttura conventuale su due livelli, rifunzionalizzata come sede universitaria.

<sup>4</sup> La catalogazione dell’intero patrimonio, antico e moderno, è stata svolta dal personale tecnico-bibliotecario che ha formato e poi coordinato studenti *part time* dell’Università «Federico II».





Figura 2. Fasi e specificità del processo di digitalizzazione di una carta geografica all'interno di un volume del patrimonio storico. A sinistra, la «Sala Lettura» della Biblioteca e lo scanner con l'obiettivo in alto, il piano basculante, il vetro, la luce *led*; la sala completamente oscurata durante l'intero processo di scansione dei volumi con strumenti per rimuovere polveri dalle pagine, in alto a destra. La carta geografica ripiegata viene gradualmente appiattita grazie alla pressione del vetro per una scansione priva di distorsioni geometriche, in basso a destra. Fonte: foto di Maria Ronza e Vincenzo Giannoccaro.

come architetti, urbanisti, agronomi, ingegneri, ecc.; promuoverne le valenze didattico-educative sia in ambito accademico attraverso seminari *ad hoc*, tirocini formativi, tesi di laurea, ecc., sia in ambito scolastico mediante l'organizzazione di attività di Terza Missione; consentire ai geografi dell'ex Istituto di Geografia – ma anche a noi, oggi – di studiare alcune sezioni del patrimonio per farne emergere non solo il valore storico-documentario, ma anche quello proiettivo ai fini di una corretta gestione del territorio<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> Si fa riferimento, in particolare, agli studi sulle lastre in vetro del Fondo Giotto Dainelli, sulle foto scattate da Mario Fondi, sugli Atlanti storici e il patrimonio geo-cartografico nel suo complesso. I geografi promotori di tali azioni finalizzate, in primo luogo, alla

La catalogazione ha costituito la solida piattaforma conoscitiva che ha permesso di aderire al progetto Biblio\_ARCA, acronimo di Architettura della Conoscenza Campana per Archivi e Biblioteche – e di avviare la fase della digitalizzazione. Questa consentirà ad una sezione del patrimonio – accuratamente selezionata grazie alla collaborazione tra geografi d'area umanistica e bibliotecari – di essere parte integrante della *Digital Library* della Campania. È stato, così, avviato nel giugno 2022 un «cantiere di digitalizzazione» in cui personale specializzato in acquisizione di immagini digitali, controllo di qualità e metadatozione ha utilizzato scanner professionali per la produzione di *high value data*, ovvero dati di elevato valore, certificati a livello europeo. Si tratta, infatti, di una digitalizzazione che mira a ridurre al minimo le distorsioni geometriche e cromatiche. Un piano basculante assicura il mantenimento della corretta distanza focale tra l'obiettivo per la scansione e le diverse parti dell'opera. La pressione di un piano in vetro sulle pagine del libro o dell'atlante evita l'effetto della curvatura che – a prescindere dal formato e dal valore delle opere – contraddistingue le comuni scansioni di pagine rilegate, come in fig. 2. Questi accorgimenti sono particolarmente rilevanti qualora si voglia effettuare una georeferenziazione di cartografia storica in ambiente GIS non solo per la realizzazione di carte digitali e studi di carattere specialistico, ma anche per la progettazione di WebGIS finalizzati alla fruizione *on line* e *open access* di contenuti geo-cartografici (Borruso, Mauro, 2013). Vengono, infatti, ridotte quelle distorsioni geometriche che amplificano il margine d'errore connesso alla procedura di georeferenziazione. L'originale cromatismo del formato cartaceo è rispettato grazie alla qualità della luce *led* per la scansione, alle potenzialità del *software* per le correzioni e, non ultimo, alla perizia di operatori specializzati. Considerando il rilievo che assumono il tratto, i colori, i particolari, i cartigli e i disegni ai fini di una corretta interpretazione della carta storica, anche in relazione al contesto politico e culturale di riferimento, non sfugge l'importanza di quest'operazione ai fini dell'analisi di dati, significati e valori insiti nelle tavole degli Atlanti.

Pur non avendo alcuna influenza per successive analisi scientifiche, tuttavia è particolarmente suggestiva la scelta di riquadrare le singole tavole degli Atlanti o le singole pagine dei testi antichi senza espungere le parti esterne alla tavola o alla pagina. Questo accorgimento consente – una volta collazionate le singole scansioni in un unico file – di poter sfogliare digitalmente l'opera, non rinunciando alla sensazione di avere tra le mani un libro con uno spessore, un dorsetto, una rilegatura esterna, a differenza di quanto comunemente accade nelle scansioni in rete. Se la *ratio* è quella di non alterare l'integrità dell'opera e di rispecchiarne fedelmente le caratteristiche, mantenendo una specularità tra l'*exemplum* reale e quello virtuale, di fatto questo amplifica le potenzialità della fruizione nella direzione di un più ampio coinvolgimento della società civile. Infatti, nell'a-sensorialità dello spazio digitale non si annulla la suggestione di leggere o semplicemente osservare un testo antico, libro o atlante, di coglierne le valenze di bene culturale che derivano non soltanto dalle singole pagine e dal loro contenuto informativo, ma dalla materialità dell'oggetto colto nel suo insieme.

Anche se l'*output* del progetto finanziato su Fondi Europei per lo Sviluppo Regionale è costituito dalla *Digital Library* della Campania, si aprono diverse prospettive di valorizzazione del patrimonio geo-cartografico dell'Ateneo Federiciano nell'ambito della ricerca scientifica – conoscenza del patrimonio ed inserimento in *network* nazionali ed internazionali – e della Terza Missione – progettualità condivisa con istituzioni e associazioni culturali, collegamenti con istituzioni scolastiche ed altre agenzie educative. Tali iniziative sono orientate verso le finalità più rilevanti che sottendono l'acquisizione digitale del patrimonio archivistico e bibliotecario, ovvero la creazione di *smart cities and communities* attraverso il potenziamento e la condivisione dell'*e-culture*.

Non vanno, tuttavia, sottaciute le problematiche connesse all'utilizzo di questi *high value data* anche in ambito accademico, ancor più se le digitalizzazioni riguardano dati spaziali, strategici e pervasivi in molti settori quali la pianificazione, i trasporti, la sanità, l'ambiente, la *governance* territoriale. Nonostante la Direttiva Inspire – approvata nel 2007 dal Parlamento europeo e recepita in Italia nel 2010 – abbia costituito una svolta in direzione degli *open data* e della loro interoperabilità (Krasna, 2016; Prezioso 2016), il dibattito sulla *policy* di utilizzo dei dati, sulla proprietà e sull'amministrazione degli stessi è ancora aperto. Non soltanto la conservazione e la

---

conoscenza dei materiali e alla divulgazione all'interno della comunità scientifica sono Maria Mautone, Laura Sbordone, Anna Maria Frallicciardi, Giuseppe Preziosi, coadiuvati dal personale bibliotecario e tecnico, ovvero Rosa d'Elia, Vincenzo Claudio Lapicciarella, Lucio Terracciano, Luigi Esposito. È grazie alle solide basi poste da questi studiosi del nostro patrimonio da diverse angolazioni e al loro interesse verso la catalogazione, l'analisi ed il restauro che oggi noi possiamo avviare nuovi percorsi di fruizione e valorizzazione in chiave digitale.

consultazione in rete di testi e atlanti, ma ancor più l'integrazione e la condivisione di tali materiali potranno produrre nuova conoscenza a vari livelli, in un contesto più ampio di quello scientifico (Morri, 2020). È necessario che, anche per il nostro patrimonio geo-cartografico, gli *open data* acquisiscano la dimensione più complessa e proficua di *linked open data*.

### 3. Spazi virtuali per narrazioni geografiche: *Time Machine Project* e *Virtual Museum*

Alessandro Baricco, noto scrittore e drammaturgo, ha messo in evidenza l'importanza della tecnica dello *storytelling* nella società post-moderna<sup>6</sup>. Alla rigidità dei flussi d'informazioni si contrappongono le narrazioni che, per così dire, incorporano dati di vario tipo in una struttura fluida e priva di schematismi, riuscendo a trasmettere significati ad un livello più profondo e in modo più pervasivo (Baricco, 2018). Anche le scienze territoriali hanno fatto propria quest'inversione nelle modalità di comunicazione e strutturazione del discorso geografico, in particolare con il crescente rilievo assunto dalle attività di Terza Missione rivolte non ad una comunità con competenze specialistiche ma ad un pubblico eterogeneo per età ed interessi. Tale cambiamento di tendenza – a dir il vero – era stato già lucidamente sistematizzato nelle sue implicazioni epistemologiche, come pure intuito nelle ricadute di carattere scientifico ed applicativo, dal geografo Adalberto Vallega nel 2004, con la pubblicazione del saggio *Le grammatiche della Geografia*. Tuttavia, è con il neologismo *placetelling* – promosso con forza dal geografo Fabio Pollice – che la narrazione dei territori si è imposta quale strumento di valorizzazione integrata del patrimonio culturale, di conoscenza dei luoghi e dell'identità locale, di educazione all'ambiente e al paesaggio in chiave storico-geografica, di consapevolezza delle potenzialità insite in aree spesso definite marginali (Pollice, 2017).

Questo breve *excursus* vuole sottolineare come la digitalizzazione del patrimonio geo-cartografico, pur costituendo un passaggio fondamentale, non è sufficiente. È necessario costruire delle «narrazioni», trasferendo tecniche e metodi dello *storytelling* geografico o *placetelling* dai luoghi alle rappresentazioni dei luoghi, ovvero dal territorio, dai segni e dagli iconemi che lo identificano alle cartografie che ne attestano assetti pregressi e dinamiche evolutive.

Risponde a tale prospettiva di valorizzazione il progetto europeo *Time Machine Project* (TMC). Un *network* di ricercatori attivi in varie Università e Centri di ricerca, afferenti ad ambiti disciplinari diversi, promuove la conoscenza e la consapevolezza delle trasformazioni paesistico-ambientali attraverso WebGIS incentrati sulla georeferenziazione di cartografie storiche ed attuali. Sovrapposte secondo una *timeline* che varia in relazione alle fonti disponibili, le cartografie costituiscono un punto focale del TMC e consentono all'utente di valutare i cambiamenti del tessuto insediativo, delle aree rurali, della vegetazione spontanea, ecc. (Ambrosio, Migliozi, 2020). Muovendosi in un ambiente digitale, è possibile attivare o disattivare *layers* in formato vettoriale che sintetizzano alcuni tematismi delle aree considerate. Ad esempio, la localizzazione e la tipologia dei luoghi di culto in un contesto urbano dagli inizi dell'Ottocento alla metà del Novecento o, ancora, la presenza di strutture socio-assistenziali per la popolazione, il potenziamento e la diversificazione delle infrastrutture, ecc. Gli strati informativi sono realizzati dai ricercatori aderenti al progetto per consentire una lettura più approfondita e critica della cartografia georeferenzata in prospettiva diacronica<sup>7</sup>.

Il Dipartimento di Studi Umanistici dell'Ateneo Federiciano è parte integrante di questo *network*<sup>8</sup>; sarebbe, pertanto, auspicabile che il patrimonio geo-cartografico del Nucleo Bibliotecario di Geografia potesse supportare una tale progettualità grazie alla nutrita collezione di carte sciolte ed atlanti focalizzati sul Mezzogiorno d'Italia

<sup>6</sup> Alessandro Baricco ha tenuto – in varie occasioni e in tutt'Italia – una serie di seminari e *lectures* sul concetto di *Storytelling*, affermandone la pervasività nella comunicazione mediatica. Tali interventi – anche grazie ai successi editoriali dello scrittore, al suo impegno nella formazione letteraria delle giovani generazioni e alla sua propensione alla divulgazione – continuano ad essere visualizzati sui canali *social* e contribuiscono a rafforzare l'idea di *Storytelling* nel nostro Paese.

<sup>7</sup> A scopo esemplificativo, si fa riferimento al WebGIS Budapest *Time Machine* che, supportato dall'*Hungarian Cultural Heritage Portal* per quanto concerne le fonti cartografiche, si basa su quattro carte della città di Budapest datate rispettivamente 1836, 1873, 1908, 1937.

<sup>8</sup> Antonella Ambrosio, docente di Paleografia ed esperta in *Digital Humanities* nel settore archivistico, ha promosso tale progetto insieme a Rosalba di Meglio, docente di Storia medioevale.



e sull'area partenopea. Se si considera che, dagli inizi del Duemila, l'attività dei geografi d'area umanistica ha guardato al patrimonio geo-cartografico come *background* imprescindibile su cui impostare analisi in ambiente GIS relative alle variazioni d'uso del suolo, al paesaggio, all'ambiente e al patrimonio culturale della Campania e dell'Italia meridionale, si comprende quanto obiettivi e finalità del *Time Machine Project* possano promuovere – secondo una nuova strategia di comunicazione – casi esemplificativi delle trasformazioni territoriali in atto dalla fine del Settecento ad oggi. L'ambiente digitale consente, infatti, di spostarsi nello spazio e nel tempo, raccordando la dimensione storica e la dimensione geografica attraverso carte interattive, in un proficuo colloquio denso di suggestioni, significati, possibilità di costruire narrazioni non solo per i geografi e gli studiosi di altri ambiti disciplinari, tra cui es. storici, archivisti, architetti, urbanisti, agronomi, ma anche per i docenti impegnati nel settore dell'educazione. Al pari degli Itinerari Culturali d'Europa, *Time Machine Project* può contribuire a rafforzare una comune coscienza europea, un senso di appartenenza ed una coesione che derivano dalla condivisione di *knowledge* su città e territori dei Paesi dell'UE. L'identità europea, colta nel suo divenire storico, è riflessa nei paesaggi urbani e rurali dove si concretizza nei segni della spiritualità, del lavoro, della socialità, del vivere quotidiano; questi segni, a loro volta, sono fissati nella rappresentazione cartografica che restituisce un peculiare momento dell'evoluzione socio-economica, politica e culturale di un territorio e della comunità insediata.

Se la varietà e la consistenza del patrimonio geo-cartografico dell'Ateneo Federiciano costituiscono un giacimento di inestimabile valore per il mondo della ricerca scientifica, va sottolineato che per la divulgazione e la trasmissione di contenuti culturali ad un pubblico più ampio è necessario operare una selezione dei materiali in relazione a finalità ben definite.

Attraverso il proficuo confronto con esperti nel campo della Museologia e sulla base di esperienze già attuate da altri Centri di Ricerca<sup>9</sup>, è stata formulata l'ipotesi di un museo virtuale strutturato in una mostra permanente, verosimilmente centrata su peculiari aspetti del Mezzogiorno d'Italia, e in mostre temporanee in grado di sviluppare alcuni temi specifici supportati sempre dal ricco patrimonio della Biblioteca. Dal momento che gli spazi del Nucleo Bibliotecario di Geografia costituiscono anche un laboratorio di formazione per gli studenti universitari dei Corsi di Laurea centrati sul Patrimonio culturale, si è ipotizzato d'inserire le attività di tirocinio *intra moenia* in un progetto unitario e coerente che si concretizzi in una mostra «satellite» con cadenza annuale o biennale. Anche in questo caso, i criteri di scelta e i commenti ai materiali testuali, fotografici, cartografici dovranno orientarsi verso la tecnica dello *storytelling* geografico o *placettelling*, al fine di creare esperienze immersive secondo una visione innovativa e dinamica di museo (Varotto, 2019).

Come altri Atenei contraddistinti da una lunga tradizione<sup>10</sup>, anche l'Università di Napoli «Federico II» è sede di alcuni musei che sono localizzati non distanti dal Nucleo Bibliotecario di Geografia. Questa condizione di prossimità potrebbe favorire un'esposizione nei locali del suggestivo Complesso dei SS. Marcellino e Festo, già sede dell'Istituto di Geografia e dell'Istituto di Geologia e Vulcanologia di Napoli in parte visibile in fig. 3. Tuttavia, tale ipotesi di valorizzazione appare – al momento – poco realistica per la natura giuridica della sede in cui è conservato il patrimonio, per la destinazione di spazi molto ambiti ai fini della didattica universitaria per l'impegno finanziario necessario alla realizzazione di un museo interattivo che possa offrire anche esperienze laboratoriali e partecipative grazie alla presenza di personale specializzato. Il museo virtuale consentirà di promuovere verso l'esterno il patrimonio geo-cartografico, costituendo un *incipit* nel complesso processo di musealizzazione.

A livello internazionale sta, infatti, crescendo l'interesse verso le collezioni ed i musei universitari che testimoniano il progresso delle scienze e delle tecniche, l'importanza della catalogazione di specie vegetali, animali, di rocce e minerali, di rilievi cartografici e di varie strumentazioni utili alla ricerca sul campo e in laboratorio. Lo stesso ICOM, acronimo di *International Council of Museums*, ha istituito una specifica Commissione che s'interessa di *Universities Museums and Collection*, riconoscendo di fatto l'importanza di tali collezioni all'interno del patrimonio museale internazionale.

<sup>9</sup> In particolare, si fa riferimento alle esperienze messe in atto dal Museo di Geografia dell'Università di Padova e dalla mostra «Imago Tridentina» del Centro Geo-Cartografico di Studio e Documentazione dell'Università di Trento, inaugurati pochi mesi prima della fase pandemica.

<sup>10</sup> Nel 2024 cadono gli 800 anni dalla fondazione dell'Università «Federico II».



Figura 3. Lastre fotografiche in vetro e strumentazioni per la ricerca empirica costituiscono alcuni aspetti del patrimonio geo-cartografico conservato nel suggestivo Complesso dei SS. Marcellino e Festo, sullo sfondo. Fonte: foto di Valeria Rucco e Vincenzo Lapicciarella.

Per una concreta attuazione di progetti realizzati in ambiente virtuale – ai fini di una valorizzazione *open access* del patrimonio geo-cartografico (Gillian, 2015) – sono sicuramente indispensabili competenze interdisciplinari nei settori della geografia, della museologia, dell'archivistica e della comunicazione. Tuttavia, non sfugge la centralità di una digitalizzazione professionale del patrimonio che, priva delle comuni distorsioni geometriche e cromatiche, possa consentire una corretta georeferenziazione della cartografia per la realizzazione di WebGIS sul modello del *Time Machine Project* ed esposizioni on line orientate al *Virtual Museum*. Anche in questo campo diventano sempre più permeabili i confini tra le *Social Sciences and Humanities* e le *Information and Communication Technologies* nella prospettiva di una condivisione *smart* e digitale.

### Ringraziamenti

Per la redazione del contributo si desidera ringraziare la prof.ssa Antonella Ambrosio e la prof.ssa Florence Le Bars-Tosi dell'Università di Napoli «Federico II» per gli incontri su *Time Machine Project* e sul progetto di *Museo virtuale*, la dott.ssa Marina Mecheri di Scabec Spa e il dott. Vincenzo Giannoccaro di Space Spa, rispettivamente per le delucidazioni in merito al progetto Biblio\_Arca e alla digitalizzazione del patrimonio geo-cartografico. Infine, un particolare ringraziamento a Valeria Rucco che coordina le attività del Nucleo Bibliotecario di Geografia.

### Bibliografia

- Ambrosio A., Migliozi A., *Naples: The Genesis of a Local Time Machine*, in «Insight», 2020, p. 6.  
 Baricco A., *Alessandro Magno. Sulla Narrazione (definizione di Storytelling)*, Mantova Lectures, 2018.  
 Berry D.M., Fagerjord A., *Digital Humanities: Knowledge and Critique in a Digital Age*, Cambridge (UK), Polity Books, 2017.

- Borruso G., Mauro G. (a cura di), *Cartografia e informazione geografica web 2.0 e oltre, webmapping e webgis*, numero speciale del «Bollettino dell'Associazione Italiana di Cartografia», 2013, 147.
- D'Elia R. (a cura di), *Giornata di Studio in onore di Mario Fondi. Pagine, luoghi e immagini*, II, Napoli, Guida Editore, 1997.
- Dobson J.E., *Critical Digital Humanities: The Search for a Methodology*, US, University of Illinois Press, 2019
- Gillian R., *Retbinking the Geographies of Cultural 'Objects' through Digital Technologies: Interface, Network and Friction*, in «Progress in Human Geography», 2015, pp. 334-351.
- Kaplan F., Di Lenardo I., *Big Data of the Past*, in «Frontiers in Digital Humanities», 2017, 4, 12.
- Krasna F., *Strumenti pubblici per la distribuzione dell'informazione geografica: IRDAT nel Friuli-Venezia Giulia*, in «Bollettino dell'Associazione Italiana di Cartografia», 2016, 156, pp. 157-169.
- Mautone M., *Immagini per un ritratto (prefazione)*, in Mautone M. (a cura di), *La geografia attraverso le foto di Mario Fondi*, Napoli, Arte Tipografica, 1995, pp. 9-10.
- Morri R., *Pratiche di public geography. Un anno con il Touring Club Italiano alla riscoperta della geografia*, Bologna, Pàtron, 2020.
- Pollice F., *Placetelling® per uno sviluppo della coscienza dei luoghi e dei loro patrimoni*, in «Territori della Cultura», 2017, 30, pp. 106-111.
- Prezioso M., *La rinnovata utilità politica della cartografia. La sfida europea della place evidence*, in «Bollettino dell'Associazione Italiana di Cartografia», 2016, 157, pp. 19-26.
- Ronza M., Rucco V., *Un patrimonio storico-geografico per il Mezzogiorno d'Italia. L'ateneo Federiciano e la Biblioteca dell'Istituto di Geografia*, in «Geotema», 2021, 64, pp. 123-134.
- Vallega A., *Le grammatiche della Geografia*, Bologna, Pàtron, 2004.
- Varotto M., *Dallo studio delle collezioni allo storytelling museale: il patrimonio della geografia patavina tra ricerca didattica e Terza Missione*, in Paola Sereno (a cura di), *Geografia e geografi dall'Unità alla I Guerra Mondiale*, Alessandria, Ed. dell'Orsa, 2019, pp. 255-272.

## Eppur si muove!

### Esplorazioni sulla mobilità come chiave di ricerca per il patrimonio geografico

Giovanni Donadelli, Chiara Gallanti<sup>1</sup>

#### 1. Introduzione

Il paradigma della mobilità si sta rivelando, in vari contesti disciplinari, un'efficace chiave di accesso alla complessità del presente. Anche nello studio degli oggetti se ne è sperimentato il punto di vista, riscontrando come esso attivi potenziali di senso che sfuggono ad altre prospettive (Hahn, Weiss, 2013).

Quando poi questo nuovo sguardo si posa su oggetti legati alla geografia, disciplina che incrocia, traccia e rintraccia continuamente traiettorie spaziali, le aspettative si alzano ancora. Il Museo di Geografia dell'Università di Padova ha scelto di sperimentarlo con un bene emblematico delle sue collezioni, quel plastico geologico dei Colli Euganei che fu il primo piano-rilievo ad arricchire la dotazione degli stabilimenti geografici dell'Ateneo. Il test ha effettivamente attivato diverse chiavi interpretative che contribuiscono ad arricchirne la conoscenza e il potenziale narrativo.

#### 2. Mobilità di una notizia

Un primo piano di ricerca ha riguardato i percorsi lungo i quali circolò la notizia dell'esistenza e del valore di questo plastico, aprendogli le porte dell'Istituto di Geografia fisica dell'Università di Padova.

Il plastico fu ultimato nel 1900 da Giuseppe Stegagno – 1877-1972 –, studente di Scienze Naturali dell'Università di Padova, nell'ambito del suo lavoro di tesi dedicato ai Colli Euganei. Dalla tesi stessa sappiamo che Stegagno vi lavorò nella sua abitazione a San Michele Extra (Stegagno, 1900), allora un comune fuori Verona, oggi parte integrante della città. Nel mese di luglio lo presentò alla commissione di laurea a Padova, ma anche all'*Esposizione Agricola-Industriale-Artistica* di Verona. A darcene notizia è Olinto Marinelli, che recensì il plastico da Firenze per la *Rivista Geografica Italiana* (Marinelli, 1901). Certo anche grazie al suo apprezzamento, dal 1903 il plastico fu incluso dall'editore Paravia di Torino nel suo catalogo di sussidi geografici: questo lo proiettò sul mercato internazionale, e infatti nel 1905 entrò nella *Bibliotheca Geographica* della Gesellschaft für Erdkunde di Berlino. Lo stesso anno fu citato da Luigi De Marchi, direttore del nuovo Istituto di Geografia fisica dell'Università di Padova, in uno studio sull'idrografia dei Colli Euganei pubblicato a Venezia (De Marchi, 1905): evidentemente l'oggetto aveva suscitato l'interesse del professore, che ne registrò l'acquisto nell'inventario del suo Istituto l'anno successivo.

---

<sup>1</sup> Università di Padova. Questo contributo è corredato dal contenuto multimediale Donadelli G., Gallanti C., *Eppur si muove! Esplorazioni sulla mobilità come chiave di ricerca per il patrimonio geografico*, in «Risorse multimediali», XXXIII Congresso Geografico Italiano, Padova 8-13 settembre 2021 ([www.youtube.com/watch?v=VEGw19\\_x-TA&list=PLIGda5-GkeDbalLwvfi8h0zw90e9GXyS&index=4](https://www.youtube.com/watch?v=VEGw19_x-TA&list=PLIGda5-GkeDbalLwvfi8h0zw90e9GXyS&index=4)).





Figura 1. Il *Plastico geologico dei Colli Euganei* realizzato da Giuseppe Stegagno nel 1900. Fonte: Museo di Geografia.

### 3. Mobilità dei materiali

Se, cambiando prospettiva, consideriamo invece la provenienza dei materiali che compongono il plastico, ecco emergere un diverso e intricato fascio di traiettorie che ne precedette e preparò la creazione.

Dalla tesi stessa apprendiamo che per realizzare la matrice Stegagno ricalcò le isoipse delle tavolette dell'Istituto Geografico Militare, ritagliando poi le singole forme su altrettanti strati di cartoncino via via sovrapposti. Per colmare i gradini tra gli strati utilizzò cera oscura e stucco da vetrai. Ultimato il modello, con il gesso di alabastro ne ricavò lo stampo concavo, da cui furono poi ottenuti i vari esemplari facendovi colare altro gesso. Una volta seccato, ogni esemplare fu spennellato con acquaragia e vernice di *flattig* per rendere il gesso meno assorbente; infine, il modello fu dipinto con colori ad olio, composti da pigmenti in polvere sciolti in un legante oleoso.

Per ognuno dei numerosi componenti il percorso a ritroso lungo la *commodity chain*, che a propria volta si ramifica in varie traiettorie secondarie, può svelare l'interazione tra aree della terra anche molto distanti. La base dell'acquaragia, ad esempio, è la trementina, una resina di conifere il cui bacino di produzione era estesissimo: l'Enciclopedia Italiana citava i larici dell'Austria, della Francia e della Sardegna o l'abete balsamico canadese per le qualità superiori, e i pini francesi, austriaci e nordamericani per le qualità più comuni (Cusmano, Moncada, Benedicenti, 1937). È evidente che interessanti riflessioni sulle origini dei processi di globalizzazione possono esserne suscitate (Gallanti, Varotto, 2023).



#### 4. Mobilità di un oggetto

Il plastico fu acquistato principalmente come sussidio didattico. È evidente che le sue dimensioni, il peso e la fragilità ne limitavano la mobilità fisica: è più probabile che, quando necessario, fossero piuttosto gli studenti a muoversi dall'aula di lezione al piccolo museo dell'Istituto di Geografia fisica che lo ospitava in origine.

I suoi spostamenti si collegano invece ai traslochi dei Geografi fisici: insieme a loro, dalla zona antica di Palazzo Bo esso passò al secondo piano di Palazzo Cavalli alla fine del 1930, per rientrare al Bo nel 1942, quando fu affidato alla custodia dei geografi della Facoltà di Lettere (Varotto e altri, 2020), e arrivare a Palazzo Wollemborg nel 1972, prima nell'androne del terzo piano e, di recente, lungo il ballatoio della biblioteca, dove è esposto insieme al resto della collezione di plastici del Museo.

#### 5. Mobilità delle pratiche

Il plastico, d'altronde, si riferisce a un'area fondamentale per le pratiche didattiche e di ricerca dei geografi e delle geografe di Padova: queste, sì, pratiche mobili le cui traiettorie certo lo incrociarono più volte. Esso diviene allora un efficace strumento di evocazione e valorizzazione del patrimonio intangibile del Museo (Gallanti, Donadelli, 2020).

Sul piano didattico, esso fu certo utilizzato nella preparazione e restituzione delle escursioni che da sempre hanno portato sui Colli gli studenti e le studentesse dei corsi di Geografia. Allo stesso modo, è presumibile che si siano confrontate con il plastico le numerose ricerche dedicate ai Colli dai docenti di Padova e dai loro tesisti.

#### 6. Mobilità dei significati

I diversi soggetti e contesti con cui il plastico ha interagito nel tempo aprono la riflessione su un diverso tipo di mobilità, di natura semantica.

Il suo autore lo creò per illustrare i risultati della ricerca scientifica di Eduard Reyer sulla geologia dei Colli Euganei, aggiornata dalle sue personali osservazioni.

Al plastico fu quindi demandata la funzione didattica di supportare le lezioni sulla natura del territorio raffigurato.

Sia il progressivo aggiornamento dei dati che la perdita di efficacia dei plastici come sussidi didattici trasformarono gradualmente il suo ruolo in quello di bene evocativo, insieme al resto della collezione, della lunga e importante storia accademica della geografia patavina.

Ad essa si unì anche una più banale funzione decorativa e di arredo, che in occasione del trasloco del 1972 determinò per vari plastici della collezione una collocazione di natura più estetica che funzionale.

Infine, trascorsa la «giusta distanza» di tempo (Varotto, 2019) e recuperato come elemento del patrimonio del Museo, esso ha iniziato a condividere la pluralità di funzioni che caratterizzano il patrimonio culturale.

#### 7. Mobilità digitale

Nuova ed affascinante appare infine la pista di indagine legata alla mobilità del plastico all'interno dell'ecosistema digitale, attraverso il sito internet e i social media del Museo di Geografia.

Si tratta di una forma di mobilità difficile da monitorare al di là del primo contatto con l'utente, dagli sviluppi liberi e imprevedibili, per la varietà delle forme e delle ragioni per cui la prima interazione può avere luogo.

Tuttavia, la funzione sociale dei Musei li impegna per quanto possibile a trasformare queste traiettorie in uscita in percorsi di andata e ritorno (Orlandi, 2020), ingaggiando il pubblico in forme di interazione che da esperienze ludiche – come missioni e giochi incentrati su specifici beni – possono arrivare anche a iniziative di *citizen science*: ne è un esempio la campagna di *re-photography* lanciata di recente sul nucleo più antico di fotografie dei Colli Euganei posseduto dal Museo.

## Bibliografia

- Cusmano G., Moncada C., Benedicenti A., *Tremontina*, in *Enciclopedia Italiana*, XXXIV, Roma, Treccani, 1937.
- De Marchi L., *L'idrografia dei Colli Euganei nei suoi rapporti colla geologia e colla morfologia della regione*, in «Memorie del Reale Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti», Venezia, 1905, ripubblicato in De Marchi L., *Memorie scientifiche*, I, Padova, CEDAM, 1935, pp. 591-634.
- Donadelli G., Gallanti C., *Eppur si muove! Esplorazioni sulla mobilità come chiave di ricerca per il patrimonio geografico*, in «Risorse multimediali», XXXIII Congresso Geografico Italiano, Padova 8-13 settembre 2021 ([www.youtube.com/watch?v=VEGw19\\_x-TA&list=PLlGda5-GkebDbalLwvfi8h0zw90e9GXyS&index=4](https://www.youtube.com/watch?v=VEGw19_x-TA&list=PLlGda5-GkebDbalLwvfi8h0zw90e9GXyS&index=4)).
- Gallanti C., Donadelli G., *Il patrimonio intangibile del Museo di Geografia dell'Università di Padova: una prima riflessione*, in «Ambiente, Società, Territorio», 2020, 3, pp. 41-44.
- Hahn H.P., Weiss H. (a cura di), *Mobility, Meaning and Transformations of Things: Shifting Contexts of Material Culture through Time and Space*, Oxford-Oakville, Oxbow Books, 2013.
- Marinelli O., *Un plastico dei Colli Euganei ed alcune ricerche limnologiche del dottor Stegagno*, in «Rivista geografica italiana», 1901, pp. 572-575.
- Orlandi S.D., *Museums Web Strategy at the Covid-19 Emergency Times* ([digitcult.lim.di.unimi.it/index.php/dc/article/view/125](https://digitcult.lim.di.unimi.it/index.php/dc/article/view/125)).
- Stegagno G., *Osservazioni e studi sui Colli Euganei*, tesi di laurea in Scienze Naturali, Padova, Università degli Studi di Padova, 1900.
- Varotto M. e altri, *Esplora Misura Racconta. Alle origini del primo Museo di Geografia in Italia*, Verona, Cierre, 2020.
- Varotto M., *Dallo studio delle collezioni allo storytelling museale: il patrimonio della geografia patavina tra ricerca didattica e Terza Missione*, in Sereno P. (a cura di), *Geografia e geografi dall'Unità alla I Guerra Mondiale*, Alessandria, Edizioni dell'Orsa, 2019, pp. 255-272.
- Gallanti C., Varotto M., *Beyond the Immobility of "Museum Pieces": Variations on Mobility in the Collections of a Museum of Geography*, in Biasiori L., Mazzini F., Rabbiosi C. (a cura di), *Reimagining Past and Present Mobilities in the Humanities. 2. Objects, people and texts*, London, Routledge, 2023, pp. 69-84.

## Patrimoni geografici e fonti orali. Sulle tracce del pensiero geografico di Cesare Battisti ed Ernesta Bittanti

Valentina De Santi, Carolien Fornasari<sup>1</sup>

In ambito geografico, come in altri campi scientifici, l'utilizzo delle fonti orali per la ricerca è ormai consolidato. Infatti, i metodi di indagine qualitativi affermatosi in geografia in seguito alla svolta culturalista e umanista, consentono di cogliere la «richness of context-dependent sites and situations» (Baxter, Eyles, 1996, p. 505). Il cortometraggio della durata di sette minuti che abbiamo prodotto e che qui presentiamo si situa in questo contesto teorico e nell'ormai collaudata *Filmic Geography* (Boccaletti, 2021), forma di ricerca non testuale le cui potenzialità si estendono anche al dominio della *Public Geography* (Varotto, Rossetto, 2016) oltre che della *Public History*, come nel caso frequente dell'analisi di fenomeni, eventi e personaggi geografici del passato.

Il cortometraggio è stato costruito sulla base dell'intervista realizzata a Marco e Mimma Battisti, unici nipoti ed eredi di Cesare Battisti e di Ernesta Bittanti, nella loro casa di Bellamonte il 14 luglio 2021.

Nella sua complessità e poliedricità, il socialista Cesare Battisti (1875-1916) è stato – in buona parte a causa dell'impegno irredentista nei suoi ultimi anni di vita e della sua morte tragica – a lungo «imbalsamato» nel ruolo di martire ed eroe nazionale – con parziali correzioni di lettura della sua personalità in epoca fascista –; è stato etichettato come traditore della patria austriaca; è stato oggetto di una *damnatio memoriae* (Dai Prà, 2017; Dai Prà, 2018) che ha messo in ombra il suo innovativo contributo scientifico alla geografia, affermatosi fin da subito con la pubblicazione della sua ampia monografia sul Trentino (Battisti, 1915).

La moglie Ernesta Bittanti (1871-1957), in anni giovanili essa stessa cultrice della geografia, è stata la strenua sostenitrice delle battaglie politiche del proprio compagno di vita e poi l'instancabile curatrice della sua opera. A di là di tale ruolo, solo più recentemente la figura intellettuale della Bittanti è stata riconosciuta nella sua originalità e nella sua autonomia (Soldani, 2008; Rossi, 2019).

Negli ultimi anni, l'eredità culturale, scientifica e civile di queste due personalità è stata riscoperta in pubblicazioni (ad esempio Rombai, 2016), dibattuta e valorizzata in convegni e giornate di studio in gran parte promossi dall'Università di Trento e dal suo Centro Geo-Cartografico di Studio e Documentazione – GeCo. È nell'ambito delle attività di ricerca di tale Centro che si inserisce anche il presente lavoro.

L'intervista ai nipoti Battisti intendeva indagare il lascito scientifico di Ernesta e Cesare Battisti, nonché raccogliere alcune testimonianze relative alle loro esperienze di vita personali.

Nell'arco di circa tre ore, essa mirava, attraverso tre nuclei principali di domande, a:

1. conoscere gli intervistati e approfondire il loro legame affettivo con la nonna Ernesta, ai fini della ricostruzione di un «ritratto di famiglia»;
2. ampliare le riflessioni ed entrare più profondamente nei loro ricordi per interrogarne origini, discordanze, dettagli;
3. approfondire l'indagine del pensiero politico-geografico di Cesare Battisti e di Ernesta Bittanti.

A seguito dell'intervista, la realizzazione del video – *format* comunicativo multimodale, alternativo a quello

<sup>1</sup> Università di Trento. Questo articolo è corredato dal contenuto multimediale *Patrimoni geografici e fonti orali. Sulle tracce del pensiero geografico di Cesare Battisti ed Ernesta Bittanti*, in «Risorse multimediali», XXXIII Congresso Geografico Italiano, Padova 8-13 settembre 2021 ([www.youtube.com/watch?v=fXvgFFtHnAE&list=PLIGda5-GkebdBaLLwvfi8h0zw90e9GXyS&index=6](http://www.youtube.com/watch?v=fXvgFFtHnAE&list=PLIGda5-GkebdBaLLwvfi8h0zw90e9GXyS&index=6)).

testuale comunemente utilizzato per la ricostruzione di personaggi e genealogie di pensiero – è stata condotta accostando a brevissimi stralci delle riprese a Marco e Mimma Battisti varie tipologie di documentazione geostorica, reperita grazie a diverse missioni archivistiche. In particolare, sono state utilizzate immagini e riprese del materiale del Fondo Battisti, conservato – a seguito della sua donazione, nel 1983, da parte della famiglia – presso l'Archivio della Fondazione Museo storico del Trentino di Trento. Si sono inoltre rivelati quali utili fonti anche gli apparati iconografici, fotografici e cartografici a corredo di alcune importanti pubblicazioni dedicate alla figura di Cesare Battisti (Pieri, 2011; Rasera, 2016).

Gli obiettivi dell'intervista e del cortometraggio sono stati diversi: da un lato, far emergere le riflessioni geografiche di Cesare Battisti inquadrando in un ripensamento critico del suo contributo scientifico (Dai Prà, Gabellieri, 2021); dall'altro, indagare il ruolo e riconoscere il valore intellettuale di Ernesta Bittanti come personalità non limitata all'immagine di curatrice dell'opera del marito che una certa tradizione ne ha dato (Rossi, 2019); infine, si è voluto mettere in luce quanto il pensiero dei due autori – che in alcuni lavori come in *Attraverso l'Italia con Cesare Battisti* pubblicato dalla Bittanti nel 1938 si fonde più che mai (*ivi*) – sia ancora di attualità e meritevole di attenzione (Quaini, 2018).

Grazie alle preziose testimonianze dirette dei nipoti si è iniziato ad indagare, in una ricerca ancora in corso, l'eredità scientifica dei loro nonni. Due personalità, quelle di Cesare Battisti e di Ernesta Bittanti, che sollecitano nuova attenzione e una continuità della ricerca con approfondimenti e riflessioni di cui gli stralci mostrati nel cortometraggio costituiscono solo un tassello.

## Bibliografia

- Battisti C., *Il Trentino. Cenni geografici, storici, economici, con un'appendice sull'Alto Adige*, Novara, Istituto Geografico De Agostini, 1915.
- Baxter J., Eyles J., *Evaluating Qualitative Research in Social Geography: Establishing "Rigour" in Interview Analysis*, in «Transactions of the Institute of British Geographers», 1997, 22, 2, pp. 505-525.
- Bichi R., *La conduzione delle interviste nella ricerca sociale*, Roma, Carocci, 2007.
- Bittanti Battisti E., *Con Cesare Battisti attraverso l'Italia, agosto 1914-maggio 1915*, Milano, Fratelli Treves, 1938 (Milano, Garzanti, 1945).
- Boccaletti S., *Geografie mobili. Uno sguardo alle esperienze di Filmic Geography*, in «Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia», 2021, XXXIII, 1, pp. 29-44.
- Dai Prà E., [Recensione] Rombai L., *Cesare Battisti (1875-1916). Geografo innovatore*, in «Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia», 2017, XXIX, 1, pp.182-184.
- Dai Prà E. (a cura di), *Cesare Battisti geografo e cartografo di frontiera*, Roma, CISGE, 2018.
- Dai Prà E., Gabellieri N., *Bridging Geographical Research and Political Action: The Trentino Italian Region in the Scientific and Socialist Writings of Cesare Battisti, 1895-1914*, in «Journal of Historical Geography», 2021, 71, pp. 83-93.
- De Santi V., Fornasari C., *Patrimoni geografici e fonti orali. Sulle tracce del pensiero geografico di Cesare Battisti ed Ernesta Bittanti*, in «Risorse multimediali», XXXIII Congresso Geografico Italiano, Padova 8-13 settembre 2021 ([www.youtube.com/watch?v=fXvgFFtHnAE&list=PLIGda5-GkebdBallwvfi8h0zw90e9GXyS&index=6](http://www.youtube.com/watch?v=fXvgFFtHnAE&list=PLIGda5-GkebdBallwvfi8h0zw90e9GXyS&index=6)).
- Pieri P., *Cesare Battisti nella storia d'Italia*, Trento, Temi Edizioni, 2011.
- Quaini M., *Cesare Battisti: la più grande anomalia nella storia della geografia italiana*, in Dai Prà E. (a cura di), *Cesare Battisti geografo e cartografo di frontiera*, Roma, CISGE, 2018, pp. 27-40.
- Rasera F., *La parte di Ernesta*, in Dai Prà E. (a cura di), *Tempi della storia, tempi dell'arte. Cesare Battisti tra Vienna e Roma*, Trento-Castello del Buonconsiglio, Monumenti e collezioni provinciali, 2016, pp. 105-110.
- Rombai L., *Cesare Battisti (1875-1916) geografo innovatore*, Firenze, Phasar Edizioni, 2016.
- Rossi L., *Qualche riflessione su Ernesta Bittanti*, in E. Dai Prà (a cura di), *Cesare Battisti, la Geografia e la Grande Guerra*, Roma, CISGE, 2019, pp. 119-131.
- Soldani S., *Lunga come la vita! La Grande Guerra di Ernesta Bittanti, vedova Battisti*, in Isnenghi M., Ceschin D. (a cura di), *La Grande Guerra: dall'Intervento alla "vittoria mutilata"*, Torino, Utet, 2008, pp. 485-492.
- Varotto M., Rossetto T., *Geographic Film as Public Research: Re visualizing/vitalizing a Terraced Landscape in the Italian Alps (Piccola Terra/Small Land, 2012)*, in «Social & Cultural Geography», 2016, 17, pp. 1140-1164.

## Il percorso dei beni geo-cartografici alla Sapienza: genesi ed evoluzione di un patrimonio

Monica De Filpo, Epifania Grippo<sup>1</sup>

### 1. La genesi del patrimonio

I beni geocartografici conservati presso la sezione di Geografia del Dipartimento di Lettere e Culture moderne dell'Università Sapienza di Roma, sono attualmente oggetto di diversi studi e progetti di ricerca che mirano alla loro patrimonializzazione e valorizzazione (Leonardi, 2017, 2018a, 2018b; De Filpo, Grippo, 2020). Essi testimoniano l'attività ininterrotta dell'ex Istituto di Geografia dal 1876, quando era chiamato Gabinetto di Geografia della Regia Università di Roma, fino ai nostri giorni. In quasi 150 anni di esercizio sono stati acquisiti e si sono via via sedimentati oggetti molto diversi tra di loro che spesso si sono conservati non per un proposito volontario ma perché, divenuti ormai obsoleti o inservibili per l'originario scopo didattico o scientifico, sono stati accantonati. Nonostante lo stato di abbandono e, in alcuni casi, di deterioramento che hanno subito nel corso del tempo, la maggior parte di essi è pervenuta sino a noi in buone condizioni e ha acquisito valore con il trascorrere del tempo evolvendo il proprio status da strumento scientifico-didattico a bene culturale (De Filpo, 2020). Lo studio di queste collezioni si inserisce nel quadro più ampio degli studi sull'organizzazione dei saperi geografici e sulla valorizzazione e divulgazione del patrimonio geografico accademico che nel caso dell'Università Sapienza è giunto ad un buon grado di maturazione essendo già stata deliberata l'istituzione di un Museo della Geografia (Morri, 2018).

La grande varietà ed eterogeneità dei beni dell'ex Istituto di Geografia della Sapienza richiede un approccio scientifico e metodologico multidisciplinare che si riflette sia nelle pratiche di schedatura e catalogazione (De Filpo, 2018) sia in quelle di ricostruzione della genesi delle collezioni e della storia dell'Istituto. Il valore di tali beni è multiforme: in quanto oggetti storici, in grado di testimoniare le idee e le tecniche costruttive del tempo; quale preziosa documentazione diacronica delle trasformazioni del territorio; come testimonianze materiali della storia della geografia e della sua evoluzione epistemologica; infine, come traccia di relazioni tra istituzioni, persone, luoghi e quindi del contesto all'interno del quale ha operato il Gabinetto.

La genesi del patrimonio geografico del Gabinetto di Geografia della Regia Università di Roma è dovuta naturalmente alla nascita del Gabinetto – 1876 – e all'istituzione della cattedra di Geografia ricoperta dal 1875 da Giuseppe Dalla Vedova. Ciò si colloca all'interno di un contesto culturale caratterizzato dall'azione *generativa* per la geografia italiana rappresentata dalla sua istituzionalizzazione accademica in funzione della formazione degli insegnanti. Determinante il contesto locale che vedeva la presenza a Roma di due istituzioni molto importanti per la storia della geografia italiana e romana come la Società Geografica Italiana, trasferita da Firenze pochi anni prima – 1872 – di cui Dalla Vedova sarebbe diventato segretario nel 1877 e il neoistituto – 1874 – Museo d'Istruzione e di Educazione di cui Dalla Vedova fu il primo direttore effettivo<sup>2</sup> – 1875-1877.

<sup>1</sup> Università di Roma «Sapienza». Sebbene frutto di un lavoro di ricerca comune i paragrafi 1 e 2 sono di Epifania Grippo e i paragrafi 3 e 4 di Monica De Filpo.

<sup>2</sup> In realtà il primo direttore nominato fu Antonio Casetti, il quale tuttavia non ricoprì mai l'incarico (Sanzo, 2020).





Figura 1. Timbri vari presenti sulle carte dell'ex Istituto di Geografia. Si noti in basso a destra quello della Società Geografica Italiana con la dicitura «duplicato eliminato». Fonte: fotografie di Epifania Grippo.

La varietà dei timbri inventariali presenti soprattutto sul materiale cartografico è segno tangibile dei legami con tali istituzioni. La ricostruzione dei movimenti che hanno portato alla costituzione del posseduto fornisce indicazioni preziose sul contesto in cui è nato e ha operato il Gabinetto di Geografia. Gli oggetti muovendosi tra sedi accademiche, case editrici, enti pubblici e privati, coinvolgendo professionalità varie, hanno determinato una rete di relazioni spesso sommerse e non facili da rintracciare. L'attenta analisi delle fonti bibliografiche e di quelle archivistiche si rivela fondamentale non solo per comprendere le logiche che hanno determinato la costituzione delle collezioni, e quindi il quadro teorico-epistemologico di riferimento, ma anche per ricostruire fatti, rapporti, eventi, consuetudini, espressione del contesto locale quale produttore di conoscenza geografica «radicata negli spazi e nei luoghi in cui si è alimentata» (Serenò, 2019, p. X).

L'inizio dell'attività del Gabinetto di Geografia «si può effettivamente far risalire al 1876 perché di quell'anno sono i primi acquisti di suppellettili geografiche» (Almagià, 1951, p.2) come documentano i libri inventariali pervenuti sino a noi seppure in forma di copia dattiloscritta redatta all'inizio degli anni Cinquanta<sup>3</sup>. I rapporti con la Società Geografica Italiana sono ricordati da Almagià come presenti fin dall'inizio, quando egli afferma che la scarsa dotazione economica indusse Dalla Vedova a dotare il Gabinetto soprattutto di «sussidi didattici e materiali per l'insegnamento, piuttosto che di mezzi di studio [...] giacché di questi ultimi i discepoli [...] ne trovavano [...] nella biblioteca della Società Geografica Italiana» (Almagià, 1921, p. 4). Certo questo non spiega la presenza di carte con timbro inventariale della Società Geografica Italiana ma considerando il ruolo di Dalla Vedova è lecito supporre che come segretario della Società Geografica e docente di geografia e direttore del Gabinetto della Sapienza, potesse disporre di una certa libertà nel movimentare materiale cartografico utile per lezioni ed esercitazioni in università soprattutto quando si trattava di doppioni come spesso esplicitamente indicato nei timbri della Società Geografica Italiana presenti sulle carte del Gabinetto di Geografia – fig. 1. Allo stato attuale non sono documentate donazioni da parte della Società Geografica Italiana ma è bene precisare che gli inventari pervenuti presentano lacune temporali e che gli studi relativi sono ancora in corso. Più esplicito è il riferimento di Almagià allo scambio di materiali con il Museo d'Istruzione e di Educazione: «Quando la direzione del su ricordato Museo passò in altre mani, la suppellettile geografica di esso fu perduta

<sup>3</sup> In Almagià, 1921 – ripreso da Baldacci, 1969 – è indicato il 1877 quale anno d'inizio dell'attività del Gabinetto con l'identica motivazione espressa in Almagià, 1851 relativa ai primi acquisti che tuttavia trovano riscontro nei libri con la data del 1876.

per il Gabinetto di Geografia, il quale pertanto rimase per molti anni composto di un materiale estremamente povero, per quanto eccellente» (Almagià, 1921, p. 4). Tale affermazione lascerebbe intendere che durante il periodo in cui Dalla Vedova fu direttore del Museo d'Istruzione e di Educazione – 1875-1877 –, il Gabinetto di Geografia potesse disporre liberamente dei materiali del Museo che evidentemente possedeva maggiori risorse in ragione della sua importanza e del suo prestigio. Importanza e prestigio tali da richiamare a Roma Dalla Vedova, il quale come documentano recenti studi (Cerreti, 2019; Sanzo 2017, 2020), giunse da Padova nella neo-capitale principalmente per assumere il ruolo di Direttore del Museo d'Istruzione e di Educazione, e solo secondariamente per ricoprire la cattedra di geografia della Sapienza, attirato anche dalla presenza a Roma della Società Geografica e dalla prospettiva che tale presenza offriva alla sua carriera.

La travagliata vicenda del Museo d'Istruzione e di Educazione si intreccerà ancora con il Gabinetto di Geografia quando, dopo essere stato soppresso nel 1891, con il conseguente primo smembramento e dispersione del suo patrimonio, ed essere «rinato a nuova vita nel biennio 1904-1906» (Sanzo, 2020, p. 300) col nome di Museo Pedagogico annesso alla Scuola di Pedagogia della Sapienza, vedrà un nuovo declino nel 1923 allorché furono sopprese le Scuole Pedagogiche per opera di Giovanni Gentile. Il patrimonio museale subì un nuovo smantellamento e una pesante dispersione e venne trasferito a Palazzo Carpegna<sup>4</sup>, sede della Facoltà di Filosofia e Lettere, in via degli Staderari 19 (Cantatore, 2020) dove nel 1920 fu trasferito anche il Gabinetto di Geografia (Baldacci, 1969). Tale circostanza fece gioco al Gabinetto di Geografia che così poté accrescere le sue dotazioni di «carte e strumenti provenienti dal cessato Museo Pedagogico, ossia quel Museo di Istruzione che il Dalla Vedova aveva un tempo diretto» (Almagià, 1951, p. 7). Purtroppo, l'attuale Museo storico della didattica Mauro Laeng, erede della sfortunata esperienza del Museo d'Istruzione e di Educazione prima e del Museo Pedagogico poi, non dispone degli inventari dei beni un tempo posseduti e non è quindi possibile effettuare riscontri. A tal proposito si è rivelato invece prezioso il Catalogo generale del materiale scolastico del Regio Museo d'Istruzione e di Educazione pubblicato nel 1878 attraverso il quale è stato possibile identificare uno dei plastici del Gabinetto di Geografia che con ogni probabilità proviene dal Museo d'Istruzione e di Educazione (De Filpo, 2020).

Un'ulteriore cospicua e pregevole donazione sopraggiunse al Gabinetto di Geografia quando i figli di Dalla Vedova, alla sua morte, donarono la sua biblioteca completa «dagli scaffali ai libri, agli opuscoli, alle carte geografiche. [...] Gli scaffali furono allogati in una sala già facente parte del Gabinetto, conservando, fin dov'era possibile, la disposizione e fin l'ordinamento interno che avevano originariamente» (Almagià, 1921, pp. 7-8). L'immagine di tale sala intitolata a Dalla Vedova ci è pervenuta attraverso una fotografia – fig. 2 – nella quale è ben visibile il globo di Guido Cora tutt'ora conservato e, negli scaffali, i raccoglitori degli opuscoli, anch'essi giunti fino a noi.

Nel 1935 fu trasferito nel nuovo edificio della Facoltà di Lettere della Città Universitaria quello che dal 1924 era diventato l'Istituto di Geografia. Le rinnovate esigenze legate all'istituzione, nello stesso 1924, della Scuola di perfezionamento in Geografia e la maggiore disponibilità di personale favorirono «la definitiva catalogazione di tutti i fondi posseduti» (Almagià, 1951, pag. 10) che avvenne tra il 1935 e il 1936 (Baldacci 1969, p. 11). Questa condizione di ordine durò fino al 1943 quando dopo i bombardamenti del 19 luglio l'edificio fu adibito ad accampamento militare, facendo registrare molti danni: «molto materiale cartografico fu sottratto o disperso; [...] si lamentò la perdita di strumenti ecc.» (Almagià, 1951, p. 10). Un altro evento traumatico per l'ex Istituto di Geografia furono le proteste studentesche del 1968-1969 nell'ambito delle quali, durante un'occupazione, fu asportato vario materiale dai suoi locali (Baldacci, 1969).

Seppure attraverso tre cambi di sede – che diventano cinque se si considerano gli spostamenti interni da un piano all'altro avvenuti sia a Palazzo Carpegna sia nell'edificio della Facoltà di Lettere della Città Universitaria – e altri travagli storici, le collezioni giunte sino a noi offrono uno spaccato generalmente completo sulle linee di ricerca e sulle pratiche didattiche dell'ex Istituto di Geografia di cui alcuni fondi, tipologicamente definiti, sono un esempio.

<sup>4</sup> In attuazione del Piano Regolatore del 1926, il palazzo fu demolito e in seguito ricostruito. La nuova facciata del palazzo fu demolita e ricostruita più arretrata per lasciare spazio al nuovo corso Rinascimento. Attualmente il palazzo Baldinotti Carpegna è sede delle Commissioni permanenti e dei Gruppi parlamentari del Senato (Bevilacqua, Di Bella 2009).

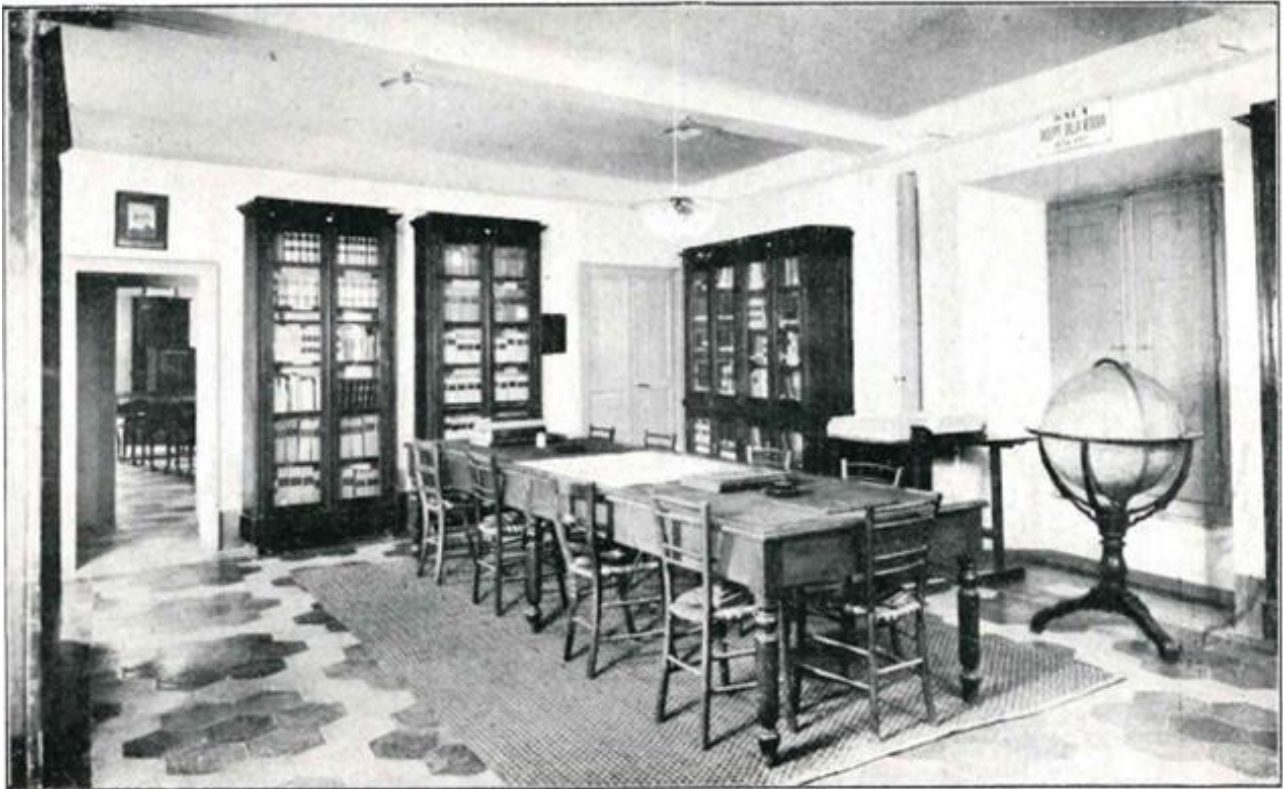


Figura 2. La sala Giuseppe Dalla Vedova a Palazzo Carpegna. Fonte: *L'università di Roma*, Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato, Roma, 1927, p. 91.

## 2. I casi di studio

Dalla Vedova e il suo successore – dal 1916 – Almagià cercarono di arricchire e ampliare le dotazioni del Gabinetto anche sollecitando donazioni soprattutto di opere cartografiche da parte degli enti preposti alla loro redazione, tra cui l'Istituto Geografico Militare, l'Istituto Idrografico della Regia Marina, il Ministero delle Colonie, il Regio Ufficio Geologico ecc. (Almagià, 1921, p.7). Tali donazioni, pur essendo registrate negli inventari, sono annotate, nella maggior parte dei casi, in modo complessivo e non per singolo oggetto; pertanto, non è possibile ricostruirne la consistenza originale e le eventuali variazioni. È questo il caso del lascito Dalla Vedova che è registrato negli inventari per macrocategorie – carte geografiche, atlanti, opuscoli ecc. – senza indicazioni sulla loro consistenza numerica ed è anche il caso della raccolta di stampe calcografiche che, ad oggi, è la più antica raccolta conservata presso l'ex Istituto di Geografia con esemplari che risalgono alla fine del XVII secolo. Si tratta di 48 stampe calcografiche che, laddove presente, riportano una datazione compresa tra il 1684 e il 1824. Tali carte, isolate in base alla peculiarità della tecnica di stampa, sono state oggetto del primo studio di dettaglio sulle collezioni cartografiche (De Filpo, Grippo, 2020). Attraverso i numeri di inventario è stato possibile rintracciare le carte nella copia dattiloscritta dei primi inventari andati perduti, in cui figurano «donazioni di varia provenienza». Pur senza informazioni numeriche e senza l'indicazione dettagliata dell'oggetto, riferito genericamente a «carte varie sec. XVII, carte varie sec. XVIII e carte varie sec. XIX», esse sono state individuate anche in base alla corrispondenza cronologica. Ancora una volta i testi dei già ampiamente menzionati Almagià (1921; 1951) e Baldacci (1969) si sono rivelati indispensabili per la ricostruzione delle vicende e del patrimonio dell'ex Istituto di Geografia in quanto, al di là dei toni encomiastici e (auto)celebrativi, forniscono preziose informazioni concrete. Tra queste, quella relativa a una donazione del Ministero della Pubblica Istruzione che «ci fece avere dalla Calcografia Camerale una notevole collezione di carte dei secoli XVII, XVIII e del principio del XIX, eseguite in quello stabilimento» (Almagià, 1921, p. 6). È stato quindi possibile accertare, con un ragionevole margine di sicurezza, la provenienza della raccolta di stampe calcografiche.



Per quanto riguarda invece la collezione di plastici storici, la ricostruzione si è rivelata più complessa. Molti di essi non presentano alcuna indicazione rispetto al titolo o al numero d'inventario. La maggior parte di essi non compare negli inventari che, si ricorda, sono incompleti e presentano lacune. Tuttavia, laddove è stato possibile trovare un riscontro, questo si è rivelato utilissimo innanzitutto per datarli e poi per avviare, a partire dalle scarse informazioni presenti, studi comparativi con altre collezioni che hanno permesso di far luce su molti di essi, per esempio individuandone l'autore. In altri casi è stato possibile ricostruire lo scopo dell'acquisto come per il plastico del Vulcano laziale acquistato nel 1899 in due esemplari con due diversi livelli di finitura rispondenti verosimilmente allo scopo didattico sia di presentare la morfologia del territorio sia di mostrare le fasi di lavorazione dell'oggetto (De Filpo, Grippo, 2020).

L'indagine archivistica ha permesso di ricostruire i rapporti tra il Gabinetto di Geografia nella persona di Dalla Vedova e alcuni plasticisti – come Domenico Locchi – e case editrici – come la Sandron di Palermo – che hanno consentito di ricostruire le vicende relative all'acquisto di alcuni plastici (De Filpo, 2021). Altre volte invece, partendo da una paziente opera di comparazione con altre collezioni è stato possibile identificare plastici senza indicazione, come quello dell'isola del Tino, e ricostruire l'arrivo al Gabinetto di Geografia mediante l'attenta analisi delle fonti bibliografiche (De Filpo, 2021).

La ricognizione e la metadattazione dei beni dell'ex Istituto di Geografia, operazioni indispensabili per favorirne l'emersione e lo studio in funzione della loro valorizzazione e fruizione anche pubblica, non sono ancora state completate. Le ricerche e gli studi condotti sino ad oggi forniscono un quadro completo e una stima abbastanza precisa sulla consistenza delle collezioni che comprendono circa 10.000 carte geografiche, circa 200 carte murali, circa 500 lastre fotografiche in vetro, 17 plastici storici in gesso e circa 100 piani rilievo in materiale sintetico, 5 globi, diverse decine di strumenti scientifici e didattici, qualche centinaia di atlanti, diversi manoscritti e diari di viaggio oltre a varie raccolte di appunti di lezioni.

Tutto questo materiale necessita di essere organizzato e infatti una parte consistente degli studi in corso è dedicata appositamente a questa esigenza.

### 3. La conoscenza prende forma: organizzazione e strutturazione di un patrimonio

Per organizzazione della conoscenza – KOS – si intende quella scienza che si occupa di ordinare in modo logico e intuitivo quella parte di conoscenza umana che viene registrata e trasmessa attraverso supporti materiali, i documenti (Gnoli, 2008). Concentrandosi sulle discipline geografiche si possono individuare diverse tipologie di supporti materiali: carte geografiche, piani in rilievo, globi, materiale fotografico di vario genere, materiale audiovisivo, atlanti, strumenti per la misurazione e strumenti in uso per dimostrazioni didattiche, testi scritti a stampa o manoscritti. Queste risorse sono custodite, anche solo parzialmente, negli istituti e negli enti dove si pratica o si è praticata la geografia. Proprio a partire da queste particolari tipologie di beni sono state avviate delle linee di ricerca volte alla valorizzazione dei patrimoni geografici e della *public geography* (Morri, 2020). Questi studi, che proseguono a differenti velocità in varie sedi nazionali (Morri, Varotto, 2020), si sono scontrati in principio con problemi legati alla ricognizione, emersione e descrizione del patrimonio, nonché con le metodologie da adottare per strutturare la conoscenza che tali beni veicolano. Si tratta delle stesse problematiche che si sono manifestate nelle biblioteche e, più in generale, in quei luoghi dove si conservano documenti – biblioteche, dipartimenti, archivi, musei... – a partire dagli inizi della seconda metà dell'Ottocento. Il primo tentativo di fornire degli schemi e dei prospetti per cercare di organizzare le informazioni derivanti dai documenti è stato il catalogo<sup>5</sup> il quale fornisce una descrizione dei documenti definendone le caratteristiche formali. Questa metodologia, propria della classificazione per *aspetto*, riguarda solo parzialmente l'organizzazione della conoscenza, la quale si concentra invece sui contenuti del documento, non sempre identificabili dalla mera catalogazione formale che, si rammenta, si muove all'interno di codici convenzionali. Il sistema di organizzazione della conoscenza più elementare consiste nell'associazione del documento con alcune parole chiave da utilizzare in assenza di KOS più sofisticati per i quali sono necessari catalogatori addetti all'analisi

<sup>5</sup> Il catalogo è un indice dei documenti posseduti. La bibliografia invece informa circa l'esistenza di documenti, non necessariamente posseduti (Gnoli, 2008).

concettuale. Organizzare le conoscenze è un'operazione propedeutica alla loro applicazione, quindi per l'avanzare del sapere. Solo da una corretta considerazione e organizzazione delle informazioni può discendere una concreta conoscenza e, da questa, competenze e abilità. Il focus viene quindi spostato dall'informazione alla conoscenza, ovvero capacità di selezionare le informazioni.

L'ontologia è la scienza organizzatrice e classificatoria del sapere scientifico. Secondo Guarino (1998) l'ontologia è un artefatto ingegneristico che rappresenta la gerarchia dei concetti e delle loro relazioni, si passa quindi dall'organizzazione della conoscenza all'ingegneria della conoscenza dove l'intenzione è più pratica (Scornamiglio, 2008). Per ontologia applicata non si intende più l'ontologia come modello per classificare o organizzare la conoscenza, ma si indica un sistema informatico fondato sulla tassonomia e sull'assiomatizzazione concettuale (Scornamiglio, 2008). In particolare, la ricerca ontologica mira a trovare delle strutture e delle categorie che siano obiettive, giungendo più naturalmente ad accettare l'impossibilità di un'obiettività assoluta, proponendo un dialogo che conduca gradualmente all'adozione di un'ontologia di dominio condivisa. A compromettere la buona implementazione e manutenzione del software è spesso la soggettività dei progettisti, ad esempio l'interpretazione di un termine potrebbe non essere il medesimo per altri attori rendendo impossibile la comunicazione. A questo scopo risulta fondamentale ricorrere alle ontologie, ovvero «un patrimonio di competenze semantiche trasferite dall'uomo alla macchina» (Scornamiglio, 2008, p. 64). Far sì che diverse comunità scientifiche siano d'accordo sul significato dei dati e dei termini in uso all'interno di un database ne facilita l'interpretazione, l'interoperabilità e scambio tra diversi database e l'integrazione di diverse applicazioni. L'ontologia informatica che basa le sue fondamenta sulla filosofia ontologica avrà solide basi, strutture fondate sulle reali caratteristiche dell'entità e facilità nella comunicazione con i vari attori – umani e non.

Sulla base dei principi propri dell'ontologia informatica si è proceduto all'organizzazione del patrimonio posseduto, il quale, per essere inserito all'interno di un database, andava preventivamente interpretato e incasellato in categorie predeterminate. Quest'operazione si è rivelata tutt'altro che semplice proprio per l'ampio ventaglio delle tipologie possedute e, in particolare, per la difficoltà riscontrata con alcuni beni, i quali presentavano molteplici potenziali applicazioni, si veda ad esempio il caso della distinzione, non sempre possibile, tra *teaching and didactic collections* proposta da Lourenço (2003). A seguito di una ricognizione completa del posseduto le differenti risorse individuate sono quindi state organizzate e suddivise per macroaree: i beni geocartografici sono stati ripartiti tra risorse iconografiche, risorse testuali e oggetti tridimensionali. Tra le risorse iconografiche sono stati individuati tre differenti tipologie di risorse audiovisiva, fotografica e cartografica. Le risorse testuali sono state suddivise in manoscritte e a stampa, infine gli oggetti tridimensionali sono stati organizzati in strumenti per la misurazione e strumenti per la dimostrazione. Ciascuna di queste categorie è stata infine descritta con maggiore grado di dettaglio – fig. 3. L'organizzazione per tipologia di risorsa ha permesso di avere un quadro esaustivo del posseduto e conoscere le differenti categorie, in particolare l'organizzazione in aree è stata fondamentale per identificare i «materiali speciali». Infine, è stata delineata la scheda descrittiva seguendo l'impostazione del catalogo SBN – OPAC SBN – il quale rappresenta lo strumento collettivo per la catalogazione in rete principale oltre a costituire a livello nazionale un registro dei patrimoni librari e non, di diffusione delle normative e degli standard nazionali e internazionali – Commissione permanente per la revisione delle regole italiane di catalogazione, 2009. Alla consultazione il catalogo SBN presenta infatti un'organizzazione che consente di effettuare la ricerca all'interno di un catalogo generale, il quale fornisce per tutte le tipologie di materiale e/o risorsa le medesime informazioni descrittive di base. Il catalogo SBN pur includendo diverse risorse, anche speciali, come quelle cartografiche, adotta la medesima scheda di base a partire dalla quale si approfondiscono eventuali peculiarità per meglio identificare la risorsa. In virtù di queste ragioni questo catalogo ha costituito un modello da cui trarre ispirazione per quanto riguarda il trattamento del materiale posseduto dalla sezione di Geografia del Dipartimento di Lettere e Culture moderne dell'Università Sapienza di Roma. Il catalogo generale progettato risponde all'esigenza di inclusione e di esaustività, ma allo stesso tempo fornisce indicazioni specifiche dei materiali speciali nel rispetto della normativa nazionale e degli standard internazionali.

Inoltre, l'organizzazione proposta è in grado di gestire e archiviare informazioni eterogenee al fine di garantirne la consultazione, prima tappa fondamentale in vista di una futura digitalizzazione e archiviazione delle copie digitali dei beni – 2D e 3D. Il database è stato progettato per accogliere diverse tipologie di beni



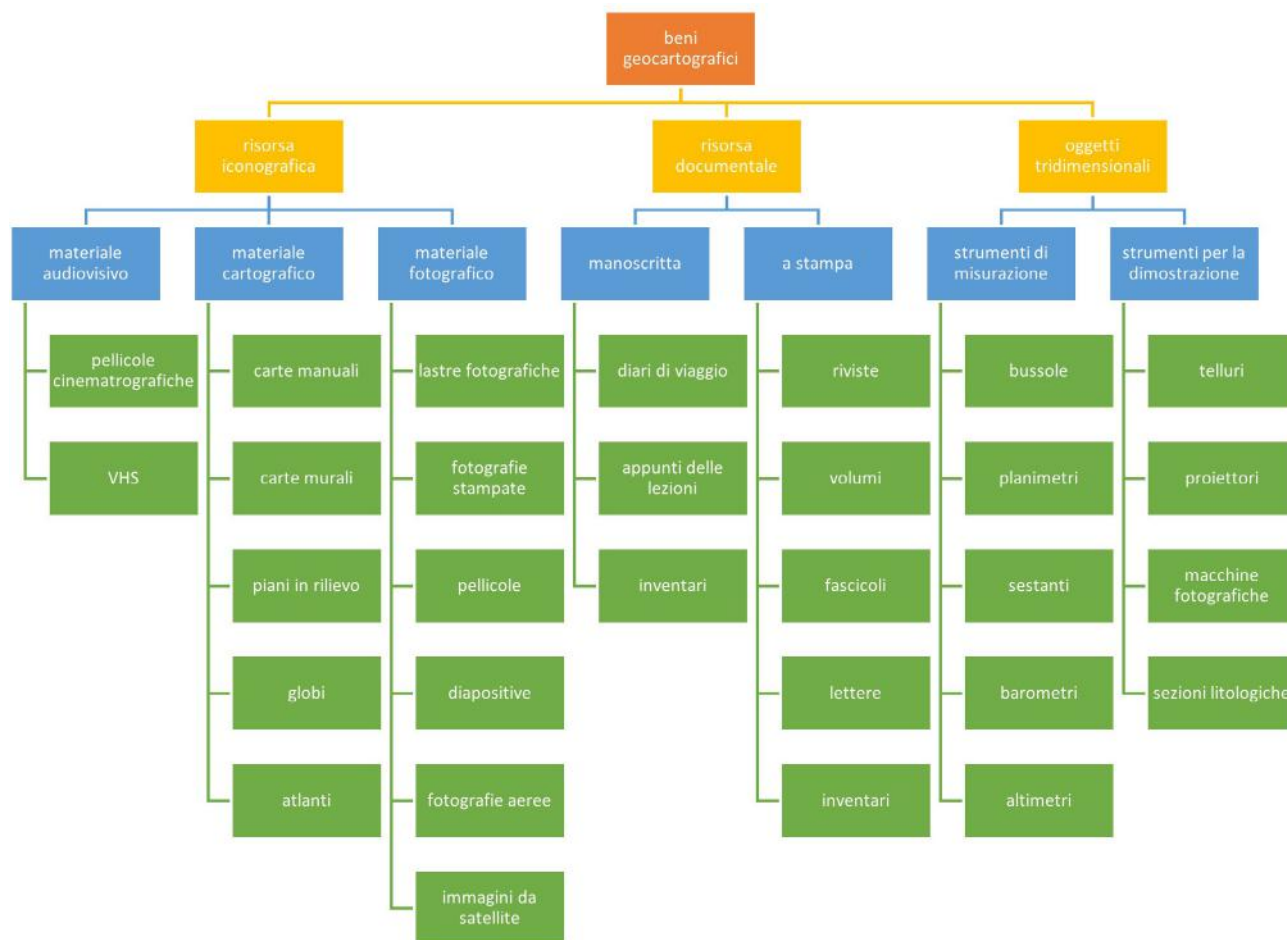


Figura 3. Proposta di organizzazione del patrimonio della sezione di Geografia del Dipartimento di Lettere e Culture moderne dell'Università Sapienza di Roma. Fonte: elaborazione di Monica De Filpo.

e rendere fruibile l'intero corpus di beni geocartografici nella sua interezza con il vantaggio di poter essere aggiornato, integrato e modificato nella sua struttura in qualsiasi momento. Inoltre, esso consente di effettuare le ricerche tra grandi quantità di dati attraverso *query* e selezioni all'interno di una o più tabelle. L'obiettivo è quello di creare un archivio digitale che sia liberamente consultabile e interrogabile da remoto attraverso un'interfaccia web la quale, una volta on line, permetterà a studiosi e curiosi di accedere alla totalità del patrimonio posseduto, di prendere coscienza della consistenza delle collezioni e poter visionare le riproduzioni digitali. Riportare alla luce tali oggetti attualmente significa farli riemergere dopo un lungo periodo di abbandono e dotarli di senso ulteriore dal momento in cui essi vengono schedati, organizzati in modo strutturato e resi fruibili. Tutto questo permetterà l'accesso pubblico a beni culturali finora inesplorati, garantendo al tempo stesso la tutela e la valorizzazione di beni e documenti di inestimabile valore per la storia della didattica e della ricerca geografica, rispondendo, tra le altre cose, agli obiettivi posti dalla terza missione in tema di accessibilità e diffusione della produzione scientifica in adeguamento ai portali documentali e cartografici internazionali aperti e liberamente accessibili.

#### 4. Considerazioni finali

I beni geografici conservati presso i locali della sezione di Geografia del Dipartimento di Lettere e Culture moderne dell'Università Sapienza di Roma costituiscono una delle testimonianze materiali più importanti dell'attività didattica e di ricerca geografica in Italia. I progetti di ricerca in corso di svolgimento presso la

sezione di Geografia del Dipartimento di Lettere e Culture moderne dell'Università Sapienza di Roma si inseriscono a vario titolo nel contesto più ampio della linea di ricerca sui Musei e patrimoni di geografia che si va affermando in diverse sedi nazionali (Varotto, Morri, 2020).

La ricerca ha lo scopo di riportare alla luce il materiale sommerso per renderlo fruibile e liberamente consultabile, nonché agevolare studi filologici delle risorse attualmente conservate in prospettiva di future applicazioni nel campo della *public geography*. La ricerca qui esposta mira ad azionare un meccanismo virtuoso fatto di diffusione delle conoscenze su più registri. Da un lato è momento di formazione per gli studenti attraverso tirocini curriculari e PCTO, e momento di scambio in occasione di dibattiti scientifici, dall'altro l'alto vi è il contesto divulgativo che vede coinvolto il grande pubblico attraverso attività di terza missione e *public geography*. Gli studi e le attività condotte si sono espletate nel raggiungimento dell'obiettivo comune di valorizzare il patrimonio geografico, avvalendosi del supporto di software e nuove tecnologie, e scontrandosi sovente con problematiche ben note come i diritti d'autore e l'*open access*; è chiaro che le competenze richieste prevedono un approccio interdisciplinare: catalografico, giuridico, informatico e comunicativo. Diverse sono state le buone pratiche messe in atto in molteplici esperienze di collaborazione tanto interdipartimentali quanto extra universitarie, unendo ricerca, didattica e terza missione. La disciplina geografica, dalla spiccata vocazione territoriale, ha risposto con convinzione alla richiesta di creare occasioni pubbliche di interazione e coinvolgimento e proporre quei servizi alla comunità con ricadute positive sul territorio: educazione, formazione, collaborazione con le scuole, partecipazione, cittadinanza attiva, coesione sociale, responsabilità civica, inclusività.

## Bibliografia

- Almagià R., *Il Gabinetto di Geografia della Regia Università di Roma*, Città di Castello, Società Anonima Tipografica Leonardo da Vinci, 1921.
- Almagià R., *L'Istituto di Geografia dell'Università di Roma*, Roma, Tipografia del Senato, 1951.
- Baldacci O. (1969), *L'Istituto di Geografia dell'Università di Roma*, Roma, Pubblicazioni dell'Istituto di Geografia dell'Università di Roma, Serie C, 2, 1969.
- Bevilacqua M., Di Bella C. (a cura di), *Palazzo Baldinotti Carpegna. Sede di commissioni parlamentari del Senato della Repubblica*, Roma, Senato della Repubblica, Gangemi, 2009.
- Cantatore L., *Il MuSEd di Roma Tre fra passato e presente. Con inediti di Giuseppe Lombardo Radice e Mauro Laeng*, in Barausse A e altri (a cura di), *Prospettive incrociate sul Patrimonio Storico Educativo*, Lecce, Pensa Multimedia, 2020.
- Cerreti C., *Da Padova a Roma, forse. Giuseppe dalla Vedova e l'occasionale arrivo della geografia alla "Sapienza"*, in Sereno P. (a cura di), *Geografia e geografi in Italia dall'unità alla I Guerra Mondiale*, Alessandria, Edizioni dell'Orso, 2019, pp. 47-65.
- De Filpo M., *Gli strumenti per la rappresentazione del paesaggio tra tradizione e nuove tecnologie*, in Messina G., D'Agostino L. (a cura di), *Configurazioni e trasfigurazioni. Discorsi sul paesaggio mediato*, Torino, Nuova Trauben, 2021, pp. 174-191.
- De Filpo M., *I beni geocartografici dell'istituendo Museo di geografia della Sapienza: da strumenti d'uso a beni culturali*, in «Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia», 2020, 1, pp. 55-71.
- De Filpo M., *Per una libera fruizione del patrimonio storico-cartografico del Gabinetto di Geografia e dell'Istituto di Geografia della Sapienza Università di Roma*, in Morri R. (a cura di), *Il Progetto MAGISTER. Ricerca e innovazione al servizio del territorio*, Milano, FrancoAngeli, 2018, pp. 130-142.
- De Filpo M., Grippo E., *Recupero e valorizzazione dei plastici storici*, in «Gnosis», 2020, 1, XXVI, pp. 205-215.
- Gnoli C., *L'organizzazione della conoscenza e i suoi fondamenti*, in Gnoli C., Scornamiglio C. (a cura di), *Ontologia e organizzazione della conoscenza*, Lecce, Pensa Multimedia Editori, 2008, pp. 69-137.
- Guarino N., *Formal Ontology in Information System*, Amsterdam-Berlino-Oxford, IOS Press, 1998.
- Leonardi S., *Il patrimonio geo-cartografico del Gabinetto di Geografia della Sapienza Università di Roma. Processo di valorizzazione e patrimonializzazione dei beni culturali geostorici e cartografici*, in «Geotema», 2018b, 18, pp. 172-178.
- Leonardi S., *Le lastre fotografiche. Valorizzazione e interpretazione delle fonti geo-fotografiche*, Roma, Nuova Cultura, 2017.
- Leonardi S., *Ripensare e rimodulare il passato: progetto di musealizzazione dei materiali geo-cartografici*, in «Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia», 2018a, 1, pp. 149-152.
- Lourenço M.C., *Contributions to the History of University Museums and Collections in Europe*, in «Museologia. An international Journal on Museology», 2003, pp. 17-26.
- Morri R., *Fare ricerca applicata: il progetto MAGISTER tra gestione e progettualità*, in Morri R. (a cura di), *Il progetto MAGISTER – Ricerca e innovazione a servizio del territorio*, Milano, Franco Angeli, 2018, pp. 21-33.
- Morri R., *Pratiche di public geography. Un anno con il Touring Club Italiano alla riscoperta della geografia*, Bologna, Pàtron, 2020.

- Sanzo A., *Giuseppe Dalla Vedova: un geografo alla direzione del Museo d'Istruzione e di Educazione*, in Armenise G. (a cura di) *Dal pensiero alla formazione*, I Tomo, Lecce, Pensa Multimedia, 2017, pp. 320-348.
- Sanzo A., *Storia del Museo d'Istruzione e di Educazione. Tessera dopo tessera*, Roma, Anicia, 2020.
- Scornamiglio C., *Ontologia filosofica e ontologia applicate*, in Gnoli C., Scornamiglio C. (a cura di), *Ontologia e organizzazione della conoscenza*, Lecce, Pensa Multimedia Editori, 2008, pp. 19-67.
- Sereno P., *Introduzione*, in Sereno P. (a cura di), *Geografia e geografi in Italia dall'unità alla I Guerra Mondiale*, Alessandria, Edizioni dell'Orso, 2019, pp. VII-XXII.
- Varotto M., *Tertium non Datur. La "Terza Missione" come strumento di legittimazione pubblica. Un'agenda per la geografia italiana*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», 2014, 4, pp. 637-646.
- Varotto M., Morri R. (a cura di), *I patrimoni della geografia italiana tra ricerca, didattica e terza missione*, in «Geotema», 2020, 64, 3, intero fascicolo.

## Gli Archivi della Società Geografica Italiana, conservazione della memoria e nuove tecnologie per la valorizzazione del patrimonio culturale

Rossella Belluso, Patrizia Pampana<sup>1</sup>

### 1. Introduzione

Il periodo di *lockdown* dovuto al COVID-19 e le restrizioni imposte per il contrasto alla pandemia hanno avuto un effetto catalizzatore su processi, in molti casi già in atto, come l'impulso all'utilizzo delle nuove tecnologie e la *digital transformation* degli strumenti messi in campo dalle istituzioni culturali pubbliche e private per la conservazione, fruizione e valorizzazione dei patrimoni. I luoghi della cultura sono divenuti spazi di produzione di un patrimonio digitale che ben si presta ad essere declinato in varie forme, per la divulgazione attraverso mostre e *tour* virtuali, per ampliare la fruizione e rafforzare l'esperienza della consultazione, per attuare una didattica innovativa con laboratori multidisciplinari e transdisciplinari basati sulla lettura critica delle fonti, per alimentare la ricerca tramite la creazione di ecosistemi condivisi da più attori: mondo della scienza e della cultura, start up e imprese creative. L'incontro tra discipline scientifiche, tecnologiche e umanistiche favorisce la produzione e gestione di contenuti strutturati e complessi, di qualità elevata e, al contempo, migliora l'accesso all'eredità culturale, contribuendo in modo fattivo al processo di trasformazione della fruizione e di lotta al *digital divide*.

Anche la Società Geografica Italiana – d'ora in poi SGI – ha sperimentato nuove modalità per la valorizzazione e trasmissibilità del suo prezioso patrimonio, pur garantendone la tutela e la conservazione, attuando e divenendo essa stessa progetto culturale *in fieri*. Biblioteca, Cartoteca<sup>2</sup>, Archivio storico<sup>3</sup> e Archivio fotografico<sup>4</sup> della SGI possono considerarsi vere e proprie officine di produzione e riproduzione del sapere geografico, dove gli accademici, accanto agli operatori e ai tecnici della cultura, restituiscono alla comunità, in modo diretto ed efficace, in forme rinnovate, un patrimonio immenso, tangibile e intangibile, reale e virtuale, grazie a strategie e strumenti mirati, stimolando lo sviluppo del pensiero, la riflessione critica, e accrescendo le capacità e le competenze, personali e professionali. La SGI è impegnata, anche sul fronte didattico-formativo sperimentando metodi innovativi e stimolanti, fra cui il *digital storytelling*, per avvicinare gli studenti alla geografia e alla storia delle esplorazioni, per sensibilizzare le nuove generazioni alla cultura dell'ambiente, del territorio e del paesaggio, combinando ricerca d'archivio e percorsi multidisciplinari. Grazie alla collaborazione con Esri Italia, azienda di riferimento nel campo dei Sistemi Informativi Geografici, la SGI si avvale, per supportare i processi educativi, dell'applicazione *Story Map* – componente della piattaforma ArcGis Pro – che permette di raccontare storie attraverso l'uso di mappe interattive combinate con testo e altri contenuti multimediali. Organizza corsi GIS *online* per esplorare il mondo della *Science of Where* attraverso i prodotti della *suite* Esri, proponendo più livelli di approfondimento per intercettare e rispondere adeguatamente alle esigenze delle varie categorie di destinatari.

<sup>1</sup> Società Geografica Italiana.

<sup>2</sup> Sulla nascita della Biblioteca e sull'incremento della Cartoteca SGI si veda: Benedetti, 2009.

<sup>3</sup> Sulla costituzione dell'Archivio storico SGI si veda: Trovato, 2019.

<sup>4</sup> Sulla costituzione dell'Archivio fotografico SGI si veda: Mancini, 1996.





Figura 1. Palazzetto Mattei in Villa Celimontana a Roma, sede della SGI. Fonte: SGI.

La pandemia ha avuto un grande impatto sul modo di concepire e ridisegnare il rapporto tra cultura e tecnologia. Le istituzioni culturali nazionali e internazionali hanno notevolmente potenziato l'utilizzato dei *social network*, delle piattaforme digitali e dei siti *web* non solo per consentire la consultazione dei propri archivi, la fruizione dei percorsi espositivi, la partecipazione agli incontri e alle presentazioni di volumi, ma soprattutto per mantenersi vive, permettendo al pubblico, cioè, di scoprirle come entità che non sono soltanto luoghi di conservazione, ma veri e propri giacimenti di conoscenze. In tale ottica, le sfide poste dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – PNRR – proprio nella sua prima missione, denominata «Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura», possono rappresentare per i luoghi della cultura l'occasione di sviluppare, al fianco di altri protagonisti della vita culturale, sociale ed economica, in sinergia con università, scuole e istituzioni, strategie digitali all'avanguardia: per sopravvivere e crescere, sperimentando pratiche di ridefinizione e ri-significazione di uno spazio e di un ruolo a loro propri. In tal senso, saranno analizzate alcune delle iniziative intraprese e delle azioni cantierizzate dalla SGI per contribuire in modo costantemente rinnovato alla conservazione e alla valorizzazione della cultura geografica.

## 2. La catalogazione dei cimeli geo-cartografici e il processo di valorizzazione e trasmissione del sapere geografico

Il volume monografico del «Bollettino» del 1992, dedicato ai primi 125 anni di attività della SGI, si poneva – nelle intenzioni degli animatori della sua realizzazione, Giandomenico Patrizi e Claudio Cerreti – quale opportunità di fare il punto sul passato concettuale, metodico, disciplinare, della geografia che poteva parlare di sé ed interrogarsi, ripercorrendo la storia di una istituzione geografica<sup>5</sup>. La proposta di una rilettura critica e

<sup>5</sup> Sulla storia della SGI si vedano: Cerreti, 2000 e Azzari e altri, 2017.



attenta della vicenda della SGI, considerata osservatorio privilegiato per analizzare gli sviluppi e la fisionomia della geografia italiana, era alla base di un più vasto e complesso progetto di ricerca, all'epoca solo abbozzato, del quale il fascicolo monografico presentava una prima raccolta di contributi eterogenei, tra i quali ci preme evidenziare quelli relativi alla descrizione e provenienza di particolari sezioni delle sue collezioni e alle azioni ad esse rivolte, che tuttora impegnano gli operatori culturali.

Consideriamo, ad esempio, l'iniziativa promossa dalla Deputazione permanente istituita, in previsione dei lavori del Congresso Internazionale di Scienze Geografiche – tenutosi a Parigi nell'agosto del 1875 –, presso la Presidenza della Società per una catalogazione dei cimeli geo-cartografici. La meticolosa ricerca auspicata dal presidente Cesare Correnti e promossa dal Ministro dell'Istruzione Pubblica mirava a rintracciare notizie sui viaggiatori italiani e sul ricchissimo patrimonio cartografico presente nel Paese che avrebbero alimentato una o più pubblicazioni volte ad offrire una degna immagine della cultura geografica italiana. Nonostante le difficoltà oggettive dovute alla novità della ricerca e al confuso stato di catalogazione dei vari cimeli, nel luglio del 1875 vennero frettolosamente pubblicati a cura di Gustavo Uzielli gli *Studi Bibliografici e Biografici sulla Storia della Geografia in Italia*. Il risultato non fu entusiasmante, lo stesso Correnti nella prefazione prudentemente definì l'opera «catalogo asciutto», ordinato cronologicamente e secondo riferimenti essenziali, ma anche ricco di indicazioni troppo generiche, sviste e informazioni di seconda mano, non adeguatamente, o per nulla, controllate, tanto da richiederne una revisione (Capacci, 1992, p. 147). A Pietro Amat di San Filippo venne affidata, infatti, la cura della seconda edizione, pubblicata nel 1882, in occasione del III Congresso Internazionale di Geografia. Il repertorio, pur contenendo numerose imprecisioni, assunse notevole importanza nel contesto della storia della cartografia, e non solo. Esso costituiva, infatti, il primo assetto sistematico di una materia che fino a quel momento era stata affrontata solo occasionalmente e genericamente, ma soprattutto si offriva come strumento primario di ricerca – tuttora consultato – e funzionale agli studi bibliografici che presero avvio dalla fine del XIX secolo e che proseguono fino ai giorni nostri.

Non è casuale, dunque, che la SGI, in virtù dell'esperienza maturata nel trattamento della ricca e varia documentazione dei propri Archivi, sia stata inserita nel gruppo di lavoro per la catalogazione del materiale cartografico, istituito nel marzo del 2018 dall'ICCU – Istituto Centrale per il Catalogo Unico delle Biblioteche Italiane e per le Informazioni Bibliografiche. L'obiettivo è la redazione della Guida SBN-Materiale cartografico al fine di garantire la tutela e la valorizzazione del patrimonio cartografico presente nelle biblioteche italiane. Si tratta di raccolte di straordinario valore storico, artistico e documentario la cui catalogazione è fondamentale per la conoscenza della memoria storica dei luoghi del nostro paese e del resto del mondo. Tenendo conto della varietà e complessità dei documenti cartografici, il gruppo prende in esame la più ampia tipologia di risorse, allo scopo di definire regole e comportamenti comuni, imprescindibili in un catalogo partecipato. La Guida, di prossima pubblicazione, sarà redatta facendo riferimento al codice nazionale – REICAT<sup>6</sup> –, allo *standard* internazionale – ISBD *consolidated edition* – e al nuovo protocollo SBN MARC.

Recentissima – dicembre 2021 – l'iniziativa della Soprintendenza Speciale Archeologia Belle Arti e Paesaggio di Roma di realizzare un progetto di catalogazione dei beni storico artistici mobili dell'ex Museo della SGI<sup>6</sup>. L'attività di catalogazione prevede l'elaborazione di schede secondo i modelli definiti dalla normativa *standard* ICCD – Istituto Centrale per il Catalogo e la Documentazione.

### 3. Una rete per conoscere, conservare e valorizzare il patrimonio culturale

Accanto alla catalogazione, altro aspetto in continuità con l'atteggiamento assai moderno per l'epoca, che aveva contraddistinto i primi decenni di vita della SGI, nel riconoscimento di un contenuto scientifico alle numerose e differenti classi di oggetti – carte geografiche, libri, manoscritti di viaggiatori, schizzi, erbari, raccolte etnografiche e fotografie – che essa veniva acquisendo in qualità di punto di convergenza dell'attività esplorativa, risiede nella costante e ininterrotta opera di ricerca, ampliamento e potenziamento della fruizione, conservazione e valorizzazione delle proprie raccolte. La fiducia in una lettura scientifica dei materiali

<sup>6</sup> Il Museo era costituito da raccolte e materiali diversi riferentisi alla vita della Società e soprattutto da ricordi di viaggiatori ed esploratori inviati dalla Società stessa in varie parti del mondo (De Agostini, 1958, p. 7).

raccolti nel corso degli oltre 150 anni di storia e la consapevolezza che per approfondirne la conoscenza e garantirne la corretta conservazione siano imprescindibili il ricorso allo studio e all'intervento di specialisti, sono gli elementi sostanziali che hanno motivato nel 2020 l'organizzazione della giornata di studio dal titolo *I Fondi orientali conservati presso le istituzioni culturali di Roma*. L'iniziativa rispondeva, infatti, all'esigenza di creare una rete di collaborazioni professionali e di competenze trasversali e multidisciplinari al fine di attuare azioni strategiche sul piano della ricerca, della formazione e dell'innovazione, sperimentando nuove metodologie e strumenti, condividendo linee guida e buone pratiche: una infrastruttura culturale per conoscere, conservare e valorizzare le collezioni, permettendo loro di proseguire quel viaggio che le ha condotte sino a noi. Il percorso che ha portato alla realizzazione della giornata di studio ha avuto inizio con la ricognizione dei fondi di provenienza orientale presenti nelle istituzioni culturali romane, attraverso una scheda di rilevamento in cui oltre alla consistenza, ai dati archivistici, agli elementi caratterizzanti e ai luoghi di provenienza delle collezioni ne sono stati indicati l'accessibilità e la fruibilità, lo stato di conservazione e le criticità, i progetti di ricerca, di catalogazione e di valorizzazione intrapresi e in cantiere. In un momento di confronto successivo sono state individuate alcune tematiche ritenute fondamentali per lo studio e il trattamento dei fondi orientali, affrontate nelle sessioni in cui sono stati suddivisi gli interventi della giornata: studio e catalogazione, digitalizzazione e valorizzazione, tutela e conservazione. Si tratta di macro categorie comunicanti tra loro, la cui argomentazione ed approfondimento hanno favorito la condivisione di esperienze nello spazio dedicato al dibattito e anche nei mesi successivi.

Proprio dalla sinergia creatasi a partire dall'incontro, è derivata l'opportunità per la SGI di aderire al progetto CaNaMEI – Catalogo Nazionale dei Manoscritti Etiopici in Italia<sup>7</sup>. L'iniziativa persegue l'individuazione di tutte le collezioni pubbliche e private in cui siano custoditi manoscritti etiopici - in particolare quelle ancora non segnalate o non appropriatamente studiate. Obiettivi del censimento sono la descrizione e la catalogazione scientifica di tutti i reperti, la digitalizzazione, lo studio testuale e materiale dei codici. Ove possibile, è previsto che si proceda anche all'adozione di appropriate misure conservative, e all'assunzione di iniziative di promozione dei documenti attraverso l'organizzazione di eventi come mostre e convegni. La partecipazione al progetto CaNaMEI, ha permesso la completa acquisizione digitale dei volumi e delle pitture appartenenti al Fondo etiopico della SGI, fase propedeutica allo studio e alla catalogazione degli esemplari e l'organizzazione di un convegno tenutosi il 2 dicembre 2021 presso Palazzetto Mattei con allestimento espositivo di esemplari originali<sup>8</sup>.

#### 4. Accessibilità dei contenuti culturali e salvaguardia dei valori di tutela e conservazione dei beni

La prevenzione, la tutela e il restauro dei beni sono settori strategici per la SGI. Tra i compiti istituzionali fondamentale è quello di rendere fruibile il proprio patrimonio e le informazioni in esso contenute; in tale ottica la conservazione degli originali risulta prioritaria e da eseguirsi attraverso approcci e metodologie tecnico-scientifici che garantiscano l'integrità dei materiali nel tempo, nel rispetto di *standard* e linee guida specifici per ciascuna tipologia.

Particolare attenzione è riservata alla conservazione preventiva, ovvero l'insieme delle misure e delle azioni volte ad evitare o ridurre al minimo futuri deterioramenti o perdite, prima che sia necessario ricorrere ad un intervento diretto sulla materia di cui è composto l'oggetto, attraverso il restauro vero e proprio. A tal fine, le raccolte – cartografiche, bibliografiche, documentarie e fotografiche –, anche protette in apposite buste e contenitori, sono collocate in arredi storici e moderni, quali cassettiere, scaffali e armadi, posti in ambienti idonei

<sup>7</sup> Il progetto CaNaMEI, promosso dall'Università di Napoli «L'Orientale», col concorso dell'Istituto per l'Oriente «Carlo Alfonso Nallino» – IPOCAN – e dell'Associazione Internazionale di Studi sul Mediterraneo – ISMEO –, è coordinato dal prof. Gianfrancesco Lusini.

<sup>8</sup> Nell'occasione sono stati esposti il Manoscritto etiopico degli *Atti dei martiri – Gadla Sama'etat* –, XV-XVI sec., conservato presso l'Archivio Storico Diocesano di Savona-Noli, un Codice pergameneo con custodia di cuoio, fine XIX-inizio XX sec., contenente testi divinatori – «Circolo dei re» –, computi – *hassabat* –, trattati sui segni zodiacali in lingua gə'əz e amarica, testi in pseudo-scrittura e un Rotolo pergameneo, XIX-XX sec., con preghiere e invocazioni protettive contro incantesimi malvagi, in lingua gə'əz provenienti dalle raccolte della SGI.



Figura 2. La Carta da Navigare di Albino de Canepa durante il restauro e la costruzione della scatola conservativa. Fonte: SGI.

e monitorati attraverso il controllo dei parametri ambientali – temperatura, umidità relativa, illuminamento ecc. – che possono influire sulla stabilità dei supporti e delle mediazioni grafiche.

Per conciliare le esigenze di salvaguardia del patrimonio, di proseguimento delle attività di ricerca e di vivacità dell’offerta culturale, la SGI promuove campagne di digitalizzazione degli originali e favorisce la programmazione di azioni volte a garantire una corretta conservazione e, nel caso di mostre, l’adozione delle misure necessarie per assicurare alle collezioni una esposizione e un trasporto adeguati. A tal proposito, risulta significativo il caso della *Carta da Navigare* di Albino de Canepa (Genova, 1480)<sup>9</sup>, esposta al Museo Nazionale d’arte medievale e moderna della Basilicata presso Palazzo Lanfranchi, in occasione della mostra *Il Rinascimento visto da sud. Matera, l’Italia meridionale e il Mediterraneo tra ‘400 e ‘500*, organizzata nell’ambito delle iniziative culturali di Matera capitale europea della cultura 2019. Per affrontare il trasporto e l’esposizione il documento è stato sottoposto ad un restauro conservativo consistente nella spolveratura e pulitura a secco della superficie recto/verso della carta nautica, nonché la rimozione di residui adesivi con solventi idonei. È stato, inoltre, realizzato un nuovo contenitore studiato *ad hoc* per la conservazione e il trasporto della pergamena<sup>10</sup>.

In merito agli aspetti più direttamente riconducibili alla tutela del patrimonio, dal 2013 la SGI porta avanti l’iniziativa «Adotta un documento», volta a promuovere la partecipazione attiva dei cittadini – singoli o associati –, enti e istituzioni alla conservazione delle collezioni. Gli interventi di restauro attuati nel corso degli anni grazie alla sensibilità e generosità di tante persone ed associazioni, oltre a dare un concreto supporto al mantenimento e all’integrità materiale di preziosi beni che appartengono alla comunità, contribuiscono alla trasmissione del sapere geografico e della cultura in generale.

<sup>9</sup> La carta nautica è un documento del 1480 manoscritto su pergamena – dimensioni: 80x138 cm – conservato presso la Cartoteca della SGI – inventario: 17834; collocazione: Rari Z B. La carta rappresenta quella parte del mondo antico, noto verso la fine del Medioevo, che di solito è raffigurata nella produzione di questo secolo, con il Mediterraneo al centro, il Mar Nero, e parte del Mar Rosso da un lato, l’Oceano Atlantico e parti del Mare del Nord e del Mar Baltico dall’altro, con le terre emerse circostanti.

<sup>10</sup> Si tratta di una scatola in cartone conservativo ondulato – dimensioni 1 820 x h 250 x p 250 mm – per contenere il documento arrotolato su un’anima in cartone non acido – diametro 22 cm –, interfoliato con carta conservativa e avvolto in un tessuto di cotone naturale.

## 5. Iniziative e progetti per una fruizione integrata del patrimonio della SGI

L'epoca di grandi cambiamenti che stiamo vivendo, accelerati dalle conseguenze dell'emergenza sanitaria, ha spinto la SGI a cercare strade alternative per mantenere vivo il rapporto con i soci e per continuare a dialogare con un pubblico che non poteva più frequentare la sede. Mostre, progetti, eventi, conferenze, laboratori didattici e le sezioni del sito istituzionale sono stati ripensati e rinnovati per alimentare e stimolare l'accesso da remoto e, soprattutto, per offrire una fruizione più ricca e completa, integrando le diverse componenti bibliografiche, cartografiche, fotografiche, archivistiche e artistiche delle raccolte. Di seguito si propone un itinerario attraverso le iniziative ideate e realizzate con l'impiego di strumenti innovativi, grazie all'impegno dei collaboratori e alla lungimiranza della dirigenza della SGI.

La rubrica *I Viaggi «senza scarpe»*<sup>11</sup> nasce in pieno *lockdown* per raccontare e condividere storie, luoghi, esperienze di grandi esploratori in un momento di «sospensione» dell'esistenza ordinaria. Accoglie articoli di carattere divulgativo, proposti dai membri dell'Ufficio sociale, dai collaboratori della SGI e da tutti coloro che desiderino contribuire all'iniziativa.

Gli appuntamenti settimanali, pubblicati sul sito e sui *social*, permettono di far scoprire la ricchezza e la varietà della documentazione custodita dalla SGI. Il *Mercoledì fotografico*<sup>12</sup> è dedicato al mondo dell'immagine. Attraverso la proposta di una fotografia, cartolina, diapositiva tratta dall'immenso patrimonio iconografico, si esamina lo sviluppo delle tecniche fotografiche favorito anche all'utilizzo che del nuovo strumento fecero geografi, viaggiatori ed esploratori per documentare le proprie esperienze di studio e di scoperta. La rubrica conduce i lettori nelle avventure della storia delle esplorazioni attraverso le fotografie dei protagonisti, molte delle quali rappresentano le prime testimonianze assolute dei paesaggi e degli ambienti visitati, dalle terre più vicine alle più remote e inospitali.

Il *Venerdì cartografico*<sup>13</sup> è dedicato alla scoperta del vasto patrimonio cartografico. I documenti proposti sono accompagnati da approfondimenti e riflessioni volti ad analizzare specifici aspetti della rappresentazione del territorio, facendo luce su fatti geografici e avvenimenti storici ad essi collegati, o per coglierne la trasformazione in un'ottica diacronica: uno spazio per leggere e capire insieme il linguaggio della geografia.

La rubrica *Leg.Geo – Leggere Geografia*<sup>14</sup> suggerisce consigli di lettura concernenti libri a tema geografico nuovi e meno recenti, ma sempre attuali.

*I Gioielli della SGI*<sup>15</sup> sono dei veri e propri «tesori» giunti a noi attraverso i secoli. Manufatti rari e preziosi, oggetti talvolta molto delicati, la cui fruizione è spesso inibita proprio a causa della fragilità. Le nuove tecnologie permettono di mostrare queste meraviglie, senza sottoporre ad alcun rischio i materiali costitutivi. Con cadenza bisettimanale, sono presentate le gemme più preziose tra volumi, atlanti, cartografie, oggetti e molto altro, tramite brevi video – *reel* – condivisi su *Instagram* e sul sito.

Tra le mostre virtuali, *Geografia in 4D: Didattica, Documentazione, Dibattito, Diffusione del patrimonio culturale*<sup>16</sup> propone percorsi interattivi e immersivi alla scoperta delle fonti documentarie e degli strumenti per interpretare e analizzare le dinamiche contemporanee. L'allestimento virtuale si articola in contenuti di approfondimento e laboratori didattici: *La Geografia per la Storia. Leggere le fonti attraverso le nuove tecnologie*<sup>17</sup> e *Agenda 2030: uno sguardo consapevole per un futuro sostenibile*<sup>18</sup>.

La mostra multimediale *Il Fondo orientale della SGI*<sup>19</sup> promuove la conoscenza e la valorizzazione del prezioso

<sup>11</sup> Rubrica *I viaggi «senza scarpe»* (societageografica.net/wp/gli-itinerari-di-viaggiare-senza-scarpe).

<sup>12</sup> Il *Mercoledì fotografico* (societageografica.net/wp/2021/04/08/il-mercoledì-fotografico).

<sup>13</sup> Il *Venerdì cartografico* (societageografica.net/wp/2021/04/02/il-venerdì-cartografico).

<sup>14</sup> La rubrica *Leg.Geo – Leggere Geografia* (societageografica.net/wp/2021/04/02/leg-geo-leggere-di-geografia).

<sup>15</sup> *I Gioielli della SGI* (societageografica.net/wp/2021/05/27/i-gioielli-della-società-geografica-italiana).

<sup>16</sup> La mostra virtuale *Geografia in 4D: Didattica, Documentazione, Dibattito, Diffusione del patrimonio culturale* (societageografica.net/wp/2021/07/06/geografia-in-4d).

<sup>17</sup> Il laboratorio didattico *La Geografia per la Storia. Leggere le fonti attraverso le nuove tecnologie* (societageografica.net/wp/2021/07/04/la-geografia-per-la-storia).

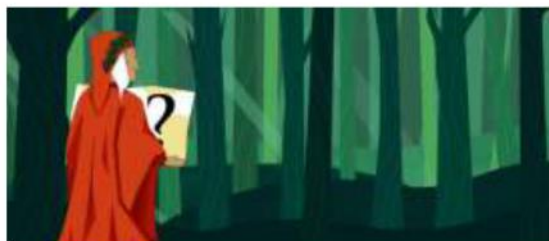
<sup>18</sup> Il laboratorio didattico *Agenda 2030: uno sguardo consapevole per un futuro sostenibile* (societageografica.net/wp/2021/07/04/agenda-2030).

<sup>19</sup> La mostra multimediale *Il Fondo orientale della SGI* (societageografica.net/wp/2021/01/07/il-fondo-orientale-della-società-geografica-italiana-patrimonio-da-conoscere-conservare-e-valorizzare).





*Leggere e interpretare il mondo. Laboratori didattico-geografici per le scuole di ogni ordine e grado*



La Geografia di Dante  
<https://arcg.is/0TeaW5>



A spasso nel tempo  
 La rappresentazione cartografica dalla preistoria ad oggi  
<https://arcg.is/0nnuez>



Guida ai luoghi immaginati  
<https://arcg.is/mqf1y0>



Giornale illustrato dei viaggi  
<https://arcg.is/19jv0H0>



Ascoltiamo Gaia  
<https://arcg.is/1qeLzD>

Figura 3. I laboratori didattici proposti dalla SGI. Fonte: SGI.

patrimonio bibliografico e cartografico di provenienza orientale. Si tratta di documenti di notevole rilevanza scientifico-culturale, in grandissima parte manoscritti e quindi pezzi unici per definizione, di innegabile valore estetico, caratterizzati da una grande varietà di tecniche di manifattura, stili e tipi di rappresentazione. La mostra ospita una sezione dedicata alla conservazione<sup>20</sup>. Nel percorso espositivo brevi video descrivono una selezione di carte geografiche, atlanti, volumi, album e rotoli rappresentativi delle sezioni in cui si articola il Fondo<sup>21</sup>, è possibile anche sfogliare alcuni esemplari, grazie alla digitalizzazione completa degli originali.

<sup>20</sup> Nella sezione vengono illustrate le fasi del restauro e la rilegatura del vocabolario dell'idioma degli Ainu dal titolo *Ezo hōgen moshiogusa, Mastumae*, 1804 e il progetto di restauro del Firmano del sultano di Costantinopoli dell'anno 1039 dell'Egira – corrispondente al 1629.

<sup>21</sup> Fondo cinese, Fondo giapponese, Fondo amarico, Fondo arabo-islamico.



Per quanto riguarda l'offerta formativa, sul sito sono disponibili le *Story Maps*<sup>22</sup>, vere e proprie lezioni dinamiche in cui interagiscono contenuti multimediali che assicurano un alto grado di coinvolgimento degli studenti. A tal proposito, ampio riscontro ha ottenuto il progetto *Leggere e interpretare il mondo. Laboratori didattico-geografici per le scuole di ogni ordine e grado*<sup>23</sup>.

## 6. Conclusioni

La diffusione della cultura geografica e della consapevolezza ambientale richiedono oggi capacità di innovazione e attenzione al rapido cambiamento tecnologico. Questo implica un aggiornamento degli strumenti e la sperimentazione di metodi innovativi per la valorizzazione delle raccolte e l'accessibilità dei contenuti e dei servizi offerti. Dalla disamina delle azioni intraprese dalla SGI emerge l'enorme potenziale del patrimonio geo-storico e cartografico, non solo per la ricerca e la didattica. Una ricchezza che può essere condivisa ed alimentata grazie al lavoro partecipato di varie professionalità e alla creazione di reti tra istituzioni, enti di ricerca, università, imprese creative dedicate alla cura e allo studio delle collezioni.

## Bibliografia

- Azzari M. e altri (a cura di), *Geografie di una Storia - 150 Anni della Società Geografica Italiana*, Firenze, Regione Toscana Consiglio regionale, 2017 (Catalogo della mostra).
- Benedetti A., *La Biblioteca della Società Geografica Italiana*, in «Biblioteche oggi: mensile di informazione, aggiornamento, dibattito», 2009, 27, 3, pp. 41-51.
- Capacci A., *L'iniziativa della Società Geografica Italiana per una catalogazione dei cimeli geo-cartografici*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», 1992, pp.141-150 (fascicolo monografico).
- Castelli E., *Le collezioni etnografiche africane della Società Geografica Italiana*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», 1992, pp.165-175 (fascicolo monografico).
- Cerreti C., *Della Società Geografica Italiana e della sua vicenda storica (1867-1997)*, Roma, SGI, 2000.
- Cerreti C., Patrizi G., *Centoventicinque anni di storia della geografia italiana: la Società Geografica Italiana 1867-1992*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», 1992, pp. 3-7 (fascicolo monografico).
- De Agostini E., *Guida del museo*, Roma, SGI, 1958.
- Mancini M. (a cura di), *Obiettivo sul mondo. Viaggi ed esplorazioni nelle immagini dell'Archivio fotografico della Società Geografica Italiana (1866-1956)*, Roma, SGI, 1996.
- Trovato A. (a cura di), *Guida ai fondi dell'archivio storico della Società Geografica Italiana*, Roma, 2019 (<https://societageografica.net/wp/wp-content/uploads/2016/08/GUIDA-AI-FONDI-DELLARCHIVIO-STORICO-1.pdf>).

<sup>22</sup> Le *Story Maps* ([societageografica.net/wp/2021/01/21/le-storymaps-di-sgi](https://societageografica.net/wp/2021/01/21/le-storymaps-di-sgi)).

<sup>23</sup> Il progetto *Leggere e interpretare il mondo. Laboratori didattico-geografici per le scuole di ogni ordine e grado* ([societageografica.net/wp/2021/12/15/leggere-e-interpretare-il-mondo-laboratori-didattico-geografici-per-le-scuole-di-ogni-ordine-e-grado](https://societageografica.net/wp/2021/12/15/leggere-e-interpretare-il-mondo-laboratori-didattico-geografici-per-le-scuole-di-ogni-ordine-e-grado)).

# OMB 7

**Patrimonio culturale mobile e immobile.  
Percorsi territoriali di rappresentazione,  
valorizzazione e gestione**



## Introduzione

**Nicoletta Varani, Stefania Cerutti, Rosalina Grumo, Anna Maria Pioletti,  
Antonietta Ivona, Rosario De Iulio<sup>1</sup>**

I contributi accolti nella sessione partecipano e arricchiscono il dibattito sui processi di rappresentazione e fruizione turistica di beni e luoghi che compongono il vasto «contenitore» del patrimonio culturale o *cultural heritage*. Inteso come insieme di risorse, materiali e immateriali, vive una relazione indissolubile tra la dimensione di fissità, che ne costituisce la natura fisica, e le relazioni spazio-tempo, che ne hanno scandito la sedimentazione e profilato coordinate e significati. Come mostrato dalle analisi condotte che accompagnano lo sviluppo dei contributi, la dicotomia mobile/immobile trova nel patrimonio una possibile e concreta «sintesi» identitaria, evolutiva, organizzativa capace di esprimere il complesso rapporto tra soggetti e oggetti geografici. Questo si è rivelato un fertile campo di indagine in relazione alla messa in valore del patrimonio e, al contempo, alle dinamiche di riuso e gestione da parte dei territori, urbani, montani o costieri indagati dalle ricerche presentate. In tale prospettiva, il patrimonio è divenuto un importante *driver* dello sviluppo economico anche in chiave sostenibile, offrendo nuove opportunità e alimentando progettualità in grado di far emergere le peculiarità dei contesti territoriali quali ambiti attrattivi di interazione sociale e interesse collettivo. Attraverso la presentazione di *background* e *output* di casi nazionali e internazionali, la sessione consente di leggere e interpretare diversi approcci assunti e buone pratiche conseguite, che hanno visto convergere la riflessione non solo del mondo accademico ma anche degli operatori del settore. Tale scenario tiene anche conto di quanto la pandemia stia incidendo sul patrimonio, sul settore culturale e sul turismo, rafforzando alcune tendenze già in atto quali: la rilettura del rapporto tra aree centrali e aree periferiche o interne; la partecipazione delle comunità locali nella gestione pubblico-privata del patrimonio culturale; la necessità di calibrare modelli di *management* per i cosiddetti «siti minori»; la volontà di ridimensionare il fenomeno dell'*overtourism* e della valorizzazione esclusivamente commerciale del patrimonio culturale; l'importanza di ridefinire le modalità di coinvolgimento dei professionisti della cultura.

A partire da questo inquadramento di carattere generale, i contributi che compongono la sessione si muovono nell'ambito dei processi di messa a valore del *cultural heritage*, dando rilievo ad alcune sue declinazioni e ricadute a livello territoriale, con particolare riferimento allo sviluppo turistico e sostenibile.

L'articolo *Visioni strategiche, creative e sostenibili per il patrimonio culturale. Un mosaico di esperienze* a firma di Stefania Cerutti, Rosalina Grumo e Anna Maria Pioletti, parte dall'assioma che il benessere di una comunità si misura anche sulla cura del territorio e del patrimonio culturale ivi contenuto. Inoltre, se quest'ultimo è interpretato come il punto di contatto tra l'immobilità fisica del manufatto e la mobilità rappresentata dalla fruizione da parte dei visitatori, esso può generare «nuova linfa al sistema culturale nazionale» attraverso nuovi modelli di *governance*. In tale ottica, le autrici indicano alcune buone pratiche che meglio illustrano tale processo. Le prime due riguardano rispettivamente la collezione di reperti archeologici contenuta nel palazzo Jatta di Ruvo di Puglia (Ba) e l'altra il Museo Archeologico di Taranto. La terza e la quarta invece, hanno per oggetto il Museo delle Alpi ospitato nel Forte di Bard in Valle d'Aosta e il Museo della Montagna del Monte dei Cappuccini a

---

<sup>1</sup> Nicoletta Varani, Università di Genova; Stefania Cerutti, Università del Piemonte Orientale; Rosalina Grumo, Antonietta Ivona, Università di Bari; Anna Maria Pioletti, Università della Valle d'Aosta; Rosario De Iulio, Università della Campania «Luigi Vanvitelli».

Torino. Tutte queste strutture museali sono state interessate da processi di valorizzazione attraverso l'utilizzo di innovative tecnologie multimediali per migliorare la fruizione da parte dei visitatori che in taluni casi sono le stesse comunità, animatori di progetti partecipati nelle esperienze ecomuseali diffuse in Piemonte, a toccare e coinvolgere anche i patrimoni cosiddetti «minori».

Sempre più i temi dell'autenticità e della mercificazione del patrimonio minoritario stanno entrando nel dibattito scientifico sul tema dell'*heritage* turistico. I problemi legati alla mercificazione, alla banalizzazione e alla mancanza di autenticità sono probabilmente inevitabili quando luoghi e memorie diventano attrattori di turismo di massa. Nell'analisi di questo fenomeno, va tenuto conto del fatto che molti visitatori tendono a cercare una narrazione e una rappresentazione estremamente semplificate e non distinguono tra realtà e rappresentazione scenica. Il contributo di Andrea Corsale, *Turismo e patrimonio ebraico a Cracovia: un'autenticità simulata* apporta un elemento di riflessione a tale dibattito, concentrandosi sul turismo a tema ebraico sviluppatosi a Cracovia. Il contesto selezionato è particolarmente significativo in quanto la rappresentazione di questo vasto patrimonio, e la sua valorizzazione a fini turistici, non è controllata dalla piccola comunità ebraica superstite, il che produce dinamiche potenzialmente distorsive. L'autore ha scelto di concentrarsi sulla percezione dei fenomeni in atto da parte della comunità ebraica locale e di altri *stakeholder* connessi, a vario titolo, a questo patrimonio, al fine di indagare e analizzare rappresentazioni e prospettive.

Tra i luoghi simbolo delle strategie per contenere gli effetti deteriori dell'*overtourism* vi è sicuramente Venezia. Dal secondo dopoguerra, Venezia ha subito un processo di «museificazione», vocando la propria economia al consumo turistico e il proprio patrimonio all'esibizione spettacolare. I luoghi abitati e vissuti sono diventati *symbolic commodities*, ad uso e consumo dei nuovi fruitori, improntati sull'estetismo e consegnati a milioni di turisti affamati di spettacolarità. Con circa 28 milioni di visitatori stimati fino a prima dello scoppio della pandemia da COVID-19, di cui più del 70% escursionisti e una media di 73,8 turisti per abitante Venezia è diventata uno dei simboli mondiali del turismo di massa. Il contributo di Lisa Zecchin, *I luoghi sacri per un turismo sostenibile a Venezia: il caso della Basilica dei SS. Giovanni e Paolo*, prova a delineare le politiche di riequilibrio dei flussi del turismo nella città attraverso il *religious light tourism* che rivalorizza i siti religiosi idonei a una nuova ricerca dell'autentico per la riscoperta graduale del sistema di valori, delle tradizioni e del senso del luogo. L'articolo di Maria Teresa Gattullo e Francesca Rinella dal titolo *Una nuova identità per le dimore rurali: sradicamento o conservazione integrata?* ha per argomento lo studio della riqualificazione delle masserie pugliesi. Queste architetture vernacolari, difatti, sorsero per rispondere a precise esigenze di organizzazione del lavoro rurale e oggi, dopo una fase di abbandono, sono oggetto di importanti lavori di riqualificazione. Queste costruzioni in maggioranza sono state trasformate in esclusive strutture ricettive. La ricerca ha lo scopo di verificare se queste ultime siano state in grado di ripristinare il precedente legame tra masseria e il suo territorio. L'idea di un *Boutique Hotel*, ossia una piccola struttura ricettiva che offre elevati livelli di confort, sembra la scelta maggiormente perseguita da queste nuove realtà imprenditoriali. Attraverso l'esame dei servizi offerti si può stabilire il grado di integrazione tra manufatto e territorio.

Sempre con riguardo alla Puglia, Rosanna Russo propone *Un percorso di valorizzazione e fruizione dei paesaggi cinematografici della Capitanata*, dove la forza della narrazione filmica si intreccia con la bellezza dei paesaggi, sia sotto il profilo naturale che culturale. Dopo una cornice di inquadramento e analisi del rapporto tra geografia e cinema, il contributo presenta, con dovizia di particolari, i set cinematografici del Gargano e delle Isole Tremiti, poi dei Monti Dauni ed infine del Tavoliere raccontando delle pellicole che in tali contesti sono state girate. Si tratta di luoghi che raccolgono secoli di storia, cultura e tradizioni, il cui valore va ben oltre il puro e semplice aspetto fisionomico ed estetico. Il caso pugliese si pone nel solco delle considerazioni che riguardano la capacità delle produzioni cinematografiche di determinare notevoli impatti nei luoghi in cui i film vengono girati – economici, di promozione territoriale, di attrazione turistica – sovrapponendosi e diversificando l'offerta turistica di alcune destinazioni, oppure innestandosi come modalità totalmente nuova di creare turismo. Il contributo di Giacomo Cavuta e Fabrizio Ferrari, intitolato *Eredità culturale e slow tourism in Abruzzo nell'era post-pandemica: proposte per la rivalorizzazione del Tratturo Magno*, ci guida alla riscoperta del patrimonio rurale presente dall'Appennino sannitico fino a raggiungere le estreme propaggini della penisola. Ragioniamo della tutela e valorizzazione dei tratturi, sentieri erbosi, pietrosi o in terra battuta, sempre a fondo naturale, originatisi dal passaggio e dal calpestio degli armenti ed utilizzati dai pastori per trasferire stagionalmente le greggi da un pascolo all'altro. La transumanza, una pratica secolare, è stata inserita nel 2019 nella lista del Patrimonio



Culturale Immateriale dell'UNESCO. Si tratta di una pratica che ha plasmato il paesaggio agrario non solo italiano e che oggi è oggetto di forme di turismo lento e di *slow travel*, un'esperienza in cui la partenza, il passaggio e l'arrivo sono elementi chiave di una riscoperta non solo del paesaggio ma di sé stessi. Una proposta di turismo lento stagionalizzato che va nella direzione della valorizzazione delle aree interne volto a unire il movimento alla conoscenza della dieta mediterranea.

Altro contesto UNESCO è quella narrato in *Cultural tourism and the World Heritage List: the cultural landscapes of the Langhe-Roero and Monferrato vineyards* da Simona Giordano, che analizza l'area delle Langhe-Roero e del Monferrato – Piemonte – in riferimento alla presenza dei vigneti, inseriti nel 2014 nella World Heritage List. I paesaggi culturali come «Creazioni congiunte dell'uomo e della natura» – articolo 1 della Convenzione del Patrimonio Mondiale dell'UNESCO –, rappresentano una preziosa testimonianza dei percorsi che le società attraversano nel corso del tempo e dello spazio. La tutela e la valorizzazione di tali paesaggi sono uno strumento fondamentale per la fruizione sostenibile del territorio. In particolare, i vigneti delle Langhe-Roero e del Monferrato, dalle notevoli qualità estetiche, costituiscono un archetipo dei vigneti europei e, posti al centro di una pianificazione che fa leva sulle peculiarità dei singoli contesti territoriali, esprimono un mirabile esempio di sviluppo economico sostenibile, basato sulla valorizzazione dell'attrattività dei contesti stessi.

Peculiarità e attrattività che possono trovare un fertile incontro nelle proposte del turismo a piedi, su cui si sofferma il contributo di Dino Gavinelli e Giacomo Zanolin, *La pratica dei cammini come opportunità per la valorizzazione dei borghi italiani*. Gli autori pongono al centro della loro riflessione il fenomeno del turismo a piedi, certamente di grande interesse in Italia, dotato di una serie di segni e significati specifici, in grado di generare processi partecipati e fecondi di sviluppo. Le interviste condotte unitamente all'analisi critica del panorama editoriale di settore, che costituiscono la metodologia di fondo della ricerca, consentono di porre in evidenza il ruolo assunto dai cammini come strumenti di valorizzazione di percorsi e paesaggi diffusi, ovvero come testimoni di un processo di graduale cambiamento nel sistema dell'offerta turistica legata ai piccoli borghi e comuni italiani.

Con riferimento a contesti posti al di fuori dell'Italia, Antonella Ivona e Rosario De Iulio nel loro *I fari storici e le esperienze di riuso: il caso del Portogallo* propongono una riscoperta dei fari marini portoghesi e un riuso orientato a scopi museali. Le aree costiere con il loro patrimonio culturale sono protagoniste di una riorganizzazione come luoghi e contenitori di presidi che hanno vissuto molteplici vite e sono visibili da chi percorre la Via dei Fari tra Normandia e Bretagna o grazie alle aperture temporanee gestite dal FAI o alla trasformazione realizzata in terra lusitana. Nonostante il faro abbia perduto la sua funzione di segnalatore luminoso notturno per i naviganti, sostituito dai moderni sistemi di telerilevamento, esso conserva la funzione di punto di osservazione privilegiato sull'orizzonte marino. Il salire la scala di un faro assume il significato di fatica ma offre anche la possibilità di godere del privilegio di una vista mozzafiato e del controllo sul territorio, un'esperienza che, dati i risultati positivi finora ottenuti in Portogallo, attesta un certo interesse da parte dei turisti.

Imelda Sejdini in *Il patrimonio culturale della regione di Elbasan, un potenziale per lo sviluppo economico sostenibile* analizza tale regione albanese a vocazione industriale, considerata e identificata anche come meta turistica per flussi interni e internazionali e per i numerosi beni culturali e ambientali, evidenziati in una sorta di itinerario, ma che deve strutturarsi meglio soprattutto sul lato dell'offerta. L'attenzione è rivolta, in particolare, alle opportunità che la regione può esprimere in funzione dello sviluppo, ma anche ai punti di debolezza presenti, pur avendo ricevuto corposi investimenti destinati al settore. Se dunque si vuole raggiungere uno sviluppo sostenibile sarebbe opportuno che il sistema economico, sociale, culturale e ambientale e i sottosistemi operino sinergicamente, attraverso un approccio che può definirsi olistico che riconosca, in particolare, l'interconnessione, tra sviluppo economico e culturale. In tale scenario il patrimonio culturale, a tutti gli effetti, potrà essere considerato per quest'area, il «collante» per il raggiungimento di tale obiettivo.

Una sessione a valenza polisemica, dunque, così come polisemico è il concetto stesso di patrimonio che i diversi autori hanno raccontato in contesti variegati, date le differenti modalità con cui le eredità del passato acquisiscono significati nell'oggi e si proiettano nel futuro dei territori e dei soggetti che li vivono.

## Bibliografia

Caldo C., Guarrasi V., *Beni culturali e geografia*, Bologna, Pàtron Editore, 1994.

Caroli M., *Gestione del patrimonio culturale e competitività del territorio*, Milano, Franco Angeli, 2016.

Graham B., Ashworth G., Tunbridge J., *A Geography of Heritage: Power, Culture and Economy*, Londra, New York, Routledge, 2016.

Harrison R., *Heritage Futures: Comparative Approaches to Natural and Cultural Heritage Practices*, Londra, UCL Press, 2020.

Vallega A., *Geografia culturale*, Torino, Utet, 2006.

## Visioni strategiche, creative e sostenibili per il patrimonio culturale. Un mosaico di esperienze

Stefania Cerutti, Rosalina Grumo, Anna Maria Pioletti<sup>1</sup>

Ogni conoscenza penetra in noi attraverso i sensi.  
(Michel De Montaigne, *Apologia di Raymond Sebond*)

### 1. Introduzione

Il benessere di una società si riflette anche nel suo modo di abitare il territorio e di prendersi cura della propria eredità culturale. Le tendenze dell'ultimo decennio disegnano uno scenario complesso, in cui si combinano contraddizioni storiche e nuove opportunità, viste anche alla luce della situazione pandemica attuale. Il patrimonio rappresenta una componente centrale del sistema culturale nel nostro Paese (Mibact, 2018), perché la sostenibilità della tutela e conservazione è premessa per la creazione sia di valore e coesione sociale, particolarmente richiamata nei documenti della programmazione europea, sia di valore e peso economico, in quanto il patrimonio culturale italiano costituisce oggi più che mai una priorità nazionale, la cui rinuncia determinerebbe una perdita irreversibile (Istat, 2020). La relazione tra tutela e valorizzazione presuppone diversi passaggi: l'accessibilità al patrimonio necessita di uno sforzo significativo dal punto di vista culturale, gestionale e finanziario; la varietà del patrimonio stesso richiede la presenza di competenze diverse per la sua gestione e modelli di *governance* rinnovati. Esso risulta essere, inoltre, in continua crescita dimensionale e mentre la consistenza di quanto gestito dallo Stato tende a rimanere stabile nel tempo, il numero di istituzioni avviate con il contributo di altri attori è aumentato in modo significativo. Infine, la presenza territoriale del patrimonio rappresenta una diversa concentrazione dei siti ed esprime differenti capacità di tutela e valorizzazione. Il richiamo alla maggiore organicità degli interventi appare dunque opportuno. A tal proposito il contributo si compone di un mosaico di esperienze: l'attenzione ai poli e ai sistemi museali con particolare riferimento ad alcune realtà in Puglia come il Museo Archeologico Nazionale Iatta di Ruvo – Bari –, unico esemplare in Italia di collezione privata ottocentesca, rimasta inalterata dalla concezione museografica originaria e il Museo nazionale Archeologico di Taranto, che si inserisce virtuosamente in un progetto di riconversione e riqualificazione della città; la valorizzazione del contesto montano tramite il Museo delle Alpi presso il Forte di Bard basato sull'emozione e il Museo della Montagna di Torino, dotato di un patrimonio di oggetti unici, di un'area di documentazione e una biblioteca nazionale; le progettualità ecomuseali e partecipate in Piemonte che insistono, anche in chiave turistica, su patrimoni materiali e immateriali diffusi.

### 2. Il patrimonio culturale tra immobilità e mobilità: dinamiche di rilettura e riappropriazione

Sono molteplici e alquanto interessanti i processi di rappresentazione, ri-utilizzo e narrazione di oggetti, beni e luoghi che compongono il vasto "contenitore" del patrimonio culturale o *cultural heritage*, oggi sempre più evocati per affrontare le sfide che l'evento pandemico in corso ha imposto alle vite individuali e collettive.

<sup>1</sup> Stefania Cerutti, Università del Piemonte Orientale; Rosalina Grumo, Università degli Studi di Bari; Anna Maria Pioletti, Università della Valle d'Aosta - Université de la Vallée d'Aoste. Pur essendo il frutto di un lavoro comune, si attribuiscono il paragrafo 3.3 a Stefania Cerutti, il paragrafo 3.1 a Rosalina Grumo, il paragrafo 3.2 ad Anna Maria Pioletti.

Inteso come insieme di beni, materiali e immateriali, esso vive una relazione indissolubile tra l'immaginario che è in grado di evocare e la dimensione fisica che lo costituisce, cui ci si ancora per ritrovare radici e futuro. La fissità delle risorse patrimoniali mostra il lato apparente e più immediato dei fenomeni legati al movimento delle cose e delle persone nello spazio. Entrano, infatti, in gioco la dimensione temporale, che ne ha scandito i processi di sedimentazione, unitamente alle coordinate spaziali delle relazioni che li hanno accompagnati. In altre parole, la dicotomia mobile/immobile trova nel patrimonio una possibile e concreta «sintesi» identitaria, evolutiva, organizzativa capace di esprimere l'intricato rapporto tra soggetti e oggetti geografici. Se dunque il *cultural heritage* è legato ad una «geografia dell'immobilità», acquisisce valori, sensi e significati in funzione alla mobilità delle persone che ne fruiscono, siano esse comunità residenti o turistiche.

La letteratura sul patrimonio culturale si è fatta via via più fiorente, come precisato da alcuni autori (Graham, Ashworth, Tunbridge, 2016; Harrison, 2020), anche in una logica di valorizzazione che sappia declinare le istanze della sostenibilità (Perry, Ager, Sitas, 2020). In tale prospettiva, la geografia ha mosso riflessioni e dato impulsi significativi, adottando approcci e strumenti in grado di fornire contributi quanto più fattivi possibili per la generazione di *policies* e di progettualità orientate alla pianificazione e gestione del patrimonio culturale, cogliendone sfumature differenti e variegate (Pioletti, 2015; Colavitti, Serra, Usai, 2018; Dematteis, Magnaghi, 2018; Rabbiosi, 2019; Gavinelli, 2019; Grumo, 2019; Ferrari, 2019; Cerutti, Cottini, Menzardi, 2021): risorse, dunque, legate a percorsi di risignificazione e riappropriazione condotti da differenti attori, in cui emerge il ruolo delle comunità come co-creatrici del patrimonio stesso (Pollice, Rinaldi, 2012; Lupo, 2019). Si tratta della comunità – soprattutto locali, costituite da coloro che (ri)vivono, incontrano, amministrano, gestiscono luoghi e patrimoni – che, anche in Italia, sono soggetti posti al centro di modelli di *governance* partecipati e rinnovati, capaci di dare nuova linfa al sistema culturale nazionale: comunità che portano avanti iniziative culturali, turistiche, performative (De Falco, La Foresta, 2017; Schiavoni, 2021), misurano e si misurano con i beni, le risorse e i paesaggi, si interfacciano con le programmazioni sovra-locali, si pongono in dialogo con processi di tutela e di valorizzazione innovativi. Questo accade mediante un mosaico di «esperienze territoriali», alcune delle quali verranno presentate nei paragrafi a seguire.

### 3. Il patrimonio culturale nelle progettualità di sviluppo territoriale. Buone pratiche a livello nazionale

#### 3.1. Le testimonianze della Puglia storica. Valorizzazione e innovazione

Il primo focus della riflessione riguarda il Palazzo Jatta di Ruvo in Puglia, sede di un Archivio, relativo alla famiglia dei De Baumont-Bonelli, che rappresenta un'occasione per ricostruire un pezzo di storia culturale, familiare e collettiva, attraverso la proiezione territoriale di palazzi, dimore storiche, in parte vissuti o destinati alle istituzioni e di masserie, se pur con diverse destinazioni d'uso; un patrimonio da recuperare e da pianificare con interventi rientranti nel complesso dell'intero sistema culturale della Puglia. Il Museo Jatta diviene nazionale nel 1993. Esso contiene oltre duemila reperti archeologici appartenenti per la maggior parte a corredi funerari che culminano nel famoso vaso di Talos, rappresentato tridimensionalmente; il reperto più prezioso, considerato uno dei capolavori della ceramica attica del V secolo a.C. (Leonardi, 2020). Il senso e il significato della costruzione delle testimonianze risiedono nella volontà familiare e della città di Ruvo di opporre una «resistenza» alla razzia dei reperti antichi ruvesi, oltre i confini del Regno e mette, inoltre, in luce come Ruvo fosse conosciuta e frequentata nella prima metà dell'Ottocento dai più noti collezionisti e ambasciatori stranieri.

Negli anni a seguire, intorno al patrimonio del Museo, al suo valore storico inestimabile, è cresciuto un interesse che ha costruito e ricostruito l'identità, la storia, la cultura del luogo, divenendo il centro attrattore di una piccola cittadina dell'Area metropolitana di Bari, ricca di altri beni culturali di pregio, rendendolo uno dei dieci luoghi culturali più rilevanti della Puglia. Riguardo la ri-costruzione in chiave innovativa vanno ricordati i progetti di recupero come Rubi antiqua che stabilisce un legame tra Ruvo di Puglia e tante capitali europee, in particolare Parigi – Louvre, Petit Palais – tra la nascita delle collezioni ruvesi rimaste a Ruvo e quelle costituite in gran parte nell'Italia meridionale, e ritrovate nei più importanti musei di Francia, Germania, Danimarca, Olanda, Russia e anche negli Stati Uniti. Tale processo ha prodotto un flusso di turisti anche per il Museo Jatta e ricadute territoriali, come per i tanti siti archeologici della Puglia: Egnazia, Canosa, Brindisi, Lecce e

naturalmente Taranto. Inoltre, sul piano della comunicazione, si cita il Progetto Mad «Mostra a distanza» che ha promosso un processo di crescita sul piano educativo e formativo dei più giovani, proponendo un tour virtuale sulla storia dei reperti archeologici del Museo Jatta, dei vasi mitici e delle leggende legate ai reperti e il lancio della app «A touch of Jatta». Si tratta di un'applicazione disponibile sia su Google Store che su App Store, che consente di poter vivere un'esperienza ravvicinata con la collezione del Museo.

Un'altra esperienza di valorizzazione in Puglia è legata a Taranto, una città che rappresenta in maniera emblematica le contraddizioni di un territorio che nasce con vocazioni ambientali e culturali uniche e che si trasforma in una delle città industriali più importanti d'Italia, con le problematiche conseguenti legate alle emergenze ambientali. Si tratta di un territorio che sta cercando di reinventarsi e riorientare il proprio modello di sviluppo partendo dal Museo nazionale archeologico di Taranto – MarTa –, luogo di esposizione di una delle più grandi collezioni di manufatti risalenti all'epoca della Magna Grecia, primi fra tutti i famosi ori di Taranto e che dal 2014 rientra fra i musei dotati di autonomia speciale. La strategia è indirizzata a mettere in rete il sistema museale di Taranto, ma soprattutto ad elaborare una proposta progettuale funzionale e culturale di valorizzazione integrata, attraverso fruizione, accessibilità e comunicazione per creare un modello diverso di sviluppo, legato alle vocazioni del territorio e alla cultura (Grumo, 2020).

Attualmente, l'aspetto più interessante deriva dal processo di digitalizzazione del Museo, divenuto per la sua rilevanza un attrattore culturale e turistico. In tal senso, nel 2020 da Fondi Pon Fesr Cultura – 2014-2020 – è stato avviato il progetto «Museo MARTA 3.0», volto a mettere a disposizione in *open data* i quarantamila reperti in esso conservati. Si tratta di un'iniziativa unica in Europa. Tanti gli obiettivi preposti: la creazione di un nuovo allestimento digitalizzato e multisensoriale, che va dalle app alle visioni guida sino al percorso tattile; il FabLab, progetto innovativo e creativo che ha finalità di educazione e ricerca e un nuovo logo che richiama il Tridente di Poseidone. In tale esperienza è stata data una nuova lettura della città di Taranto che parte da molto lontano e che attraverso un processo di coesione sta costruendo un Laboratorio di sperimentazione sulla riconversione industriale, sul rinnovamento urbano e sulla possibilità di creare sviluppo, partendo dalla cultura, attraverso una proposta coordinata tra mondo istituzionale e produttivo, operatori culturali e cittadini.

### *3.2. Il patrimonio culturale della montagna tra manufatti e multimedialità*

Le Alpi rappresentano una separazione e la linea dello spartiacque costituisce il limite di demarcazione tra entità politiche distinte. Tuttavia la montagna non ha mai costituito un limite insormontabile; periodici sono stati e sono tuttora gli scambi fra popolazioni appartenente ai due versanti alpini. Nel corso dei secoli l'interazione culturale ha prodotto un paesaggio culturale alpino composto come un mosaico da tasselli diversi rappresentativi di entità locali con proprie peculiarità culturali come l'area di cultura walser.

La definizione di patrimonio attesta una tendenza ormai diffusa e accettata che considera come patrimonio ogni oggetto o insieme di oggetti, di natura materiale o immateriale, che è riconosciuto e fatto proprio dalla collettività per il suo valore di testimonianza e di memoria storica e meritevole di essere, mediante norme e azioni, protetto, conservato e valorizzato per essere trasmesso alle generazioni future (Arpin, 2000; Smith, 2006). Il patrimonio delle aree montane per le sue caratteristiche e per l'insieme di valori e significati necessita di un contenitore evocativo e di valore simbolico della superiorità sulle terre circostanti. Infatti, la scelta del sito su cui sorge un contenitore di un patrimonio culturale non è mai casuale ma esempio del rapporto della popolazione con il luogo. Sia il Museo delle Alpi presente all'ingresso della valle d'Aosta sia il Museo della Montagna del Monte dei Cappuccini a Torino rivestono in tal modo una forte valenza simbolica. Non banale è il rapporto con il territorio: edifici costruiti su una rocca a dominio dell'accesso a una valle il primo, realizzato su uno dei monti da cui si osserva la città e l'arco alpino che la cinge il secondo.

La nostra prima attenzione si focalizza sul patrimonio ingombrante rappresentato dalle antiche fortezze, “sentinelle di pietra” come il Forte di Bard che assurge a una duplice funzione: di patrimonio culturale militare e centro di interpretazione e dibattito sul ruolo della montagna.

Il Forte di Bard dopo alterne vicende fu ricostruito nel corso dell'Ottocento ma per avere il ripristino della struttura e una nuova destinazione d'uso dobbiamo attendere una prima manifestazione d'interesse dei primi anni Settanta del Novecento, quando l'attuale struttura divenne protagonista di interventi radicali che si concretizzarono a partire dalla metà degli anni Novanta. La concezione del progetto mirava a mettere in relazione il Forte con il vicino borgo medievale nell'ottica di un rilancio dell'economia del comune e di una interazione



tra gli attori del territorio. Alcuni degli edifici del borgo medievale sono adibiti a attività commerciali e di ristorazione, e all'interno del Forte alcuni spazi sono destinati a mostre temporanee, sale conferenze e altri servizi turistici. La multimedialità accompagna il visitatore alla scoperta della geologia, della zoologia, dell'economia e della geografia delle Alpi supportata da video dall'alto coinvolgimento emotivo e di grande suggestione visiva. Il museo presenta anche alcune ricostruzioni, con arredi originali, di ambienti tradizionali alpini – una «stube» della Val di Fassa, una stalla della Valle Varaita, la piccola scuola di una frazione alpina –, in alcuni dei quali il visitatore può entrare e sedersi in un processo di immedesimazione e di caduta dei limiti temporali. La memoria collettiva si manifesta attraverso la documentazione filmica in cui sono visibili testimoni che hanno trascorso parte della propria vita in quegli ambienti raccontare la propria storia, che ricorda la museografia di Georges-Henri Rivière, che Claude Lévi-Strauss definì di eleganza raffinata e che rese suggestivo il *Musée des arts et traditions populaires* di Parigi.

Il secondo sguardo è rivolto al Monte dei Cappuccini con il Convento e la chiesa di Santa Maria del Monte e il Museo della Montagna: è un luogo di alto valore simbolico. Si tratta di due istituzioni che rappresentano le due identità della città: la Torino della carità e della solidarietà sociale e religiosa, da una parte, e, dall'altra, la passione austera per la montagna e per il sapere scientifico che a questa è unito. Non si tratta semplicemente di un museo-collezione ma gli oggetti presenti sono il frutto di esplorazioni, di esperienze alla ricerca dell'altrove e dell'altro e quindi apportatrici di emozioni e di suggestioni. Oggi è un polo culturale che vuole raccontare la montagna di ieri, di oggi e di domani. A Torino è inoltre attiva dal 1863 una biblioteca specializzata rilevante a livello internazionale per il patrimonio documentario in continuo aggiornamento e per i documenti rari di varia natura che conserva.

### 3.3. La rete ecomuseale piemontese e la «chiave patrimoniale» partecipativa

Il patrimonio culturale locale trova sintesi, cura e valorizzazione in differenti modalità, proposte, strumenti messi in atto a livello territoriale. I «contenitori» che lo raccolgono e lo propongono sono anzitutto i musei, ma non mancano altri referenti operativi che si sono orientati in modo crescente verso dimensioni esperienziali e turistiche – quali eventi, feste, riti, fiere, oppure itinerari, escursioni, strade e vie, o ancora mappe di comunità, percorsi partecipati – e che si sono moltiplicati, a scala nazionale e locale, con creatività e fervore. L'evoluzione maggiormente significativa che può essere rilevata è certamente quella secondo cui il museo stesso non rappresenta più un fine, quanto piuttosto debba proporsi come un mezzo; si è assistito in questo modo al passaggio dal «museo-collezione» al «museo-narrazione», grazie al quale raccontare il divenire di una comunità. È all'interno di questa cornice di senso e ridisegno che viene elaborato il concetto di ecomuseo, uno strumento di valorizzazione della cultura materiale e dell'identità locale il cui *focus*, anziché concentrarsi sulle collezioni e sul pubblico, si sposta sul patrimonio del territorio e sulla popolazione. L'ecomuseo costituisce, infatti, un patto mediante cui una comunità si impegna a prendersi cura del proprio territorio (Maggi, 2001), ovvero a conservare ma anche a saper utilizzare, oggi e per il futuro, il proprio patrimonio culturale in modo da accrescerne il valore e non a consumarlo. La situazione ecomuseale piemontese si presenta densa, interessante e variegata (Cerutti, 2009; Corsane e altri, 2017). È della Regione Piemonte la prima legge sugli ecomusei in Italia – l.r. 31/1995, poi abrogata dalla l.r. 13/2018. La Regione esplicitamente

riconosce e promuove gli ecomusei sul proprio territorio quali strumenti culturali di interesse generale e utilità sociale orientati a uno sviluppo locale sostenibile, volti a recuperare, conservare, valorizzare e trasmettere il patrimonio identitario, culturale, sociale, ambientale, materiale e immateriale di un territorio omogeneo, attraverso la partecipazione delle comunità locali in tutte le loro componenti<sup>2</sup>.

Così come avviene a livello nazionale ed europeo (D'Amia, 2017), una realtà ecomuseale viene creata e gestita in Piemonte da enti locali, fondazioni, associazioni, soggetti pubblici e privati; pur restando fondamentale il loro impulso e ruolo, un ecomuseo è e resta il progetto di una popolazione. La «chiave patrimoniale» è quella della partecipazione delle comunità ai processi di riconoscimento identitario, di selezione delle risorse, di loro messa in valore e cura, di fruizione e gestione. Le antenne diffuse a livello regionale, che rappresentano la rete

<sup>2</sup> [www.regione.piemonte.it/web/temi/cultura-turismo-sport/cultura/musei-ecomusei/ecomusei-regionali](http://www.regione.piemonte.it/web/temi/cultura-turismo-sport/cultura/musei-ecomusei/ecomusei-regionali).

costituitiva e organizzativa dei 25 ecomusei ad oggi riconosciuti, consentono di rilevare un fitto e fine mosaico di elementi patrimoniali valorizzati e rappresentati e, al contempo, di precisare quanto ciò sia esito delle logiche di rete e dei processi partecipati adottati, su ispirazione della Convenzione Europea del Paesaggio, della Convenzione di Faro e dei trattati internazionali dedicati alla salvaguardia dei patrimoni culturali materiali e immateriali. In questa prospettiva si muove, nella provincia del Verbano Cusio Ossola, *Comuniterràe*, un progetto culturale partecipato avviato nel gennaio 2017 con il percorso di costruzione delle mappe di comunità delle cosiddette *Terre di Mezzo* e con un obiettivo più a lungo termine: la costituzione di un ecomuseo per la tutela del patrimonio culturale e lo sviluppo sostenibile del territorio (Cerutti, 2019). Due valli, dieci comunità, una fitta rete di nuclei abitati in un territorio «di mezzo» tra fondovalle e terre alte; centinaia di beni, luoghi, componenti del patrimonio materiale e immateriale, una cultura diffusa e radicata nei secoli; tante identità, tante memorie. Si potrebbe così condensare questa importante iniziativa dell'Associazione ArsUniVco e del Parco Nazionale Val Grande giunta, ad oggi, alla fase di creazione dell'ecomuseo. L'evento pandemico non ha, infatti, frenato entusiasmi, tappe e attività condivise, portando le comunità a ragionare, lungo tutto il 2020, su alcuni passaggi propedeutici fondamentali: lavoro sui sentieri del patrimonio, ovvero quali cellule e antenne ecomuseali sviluppare, quali attori coinvolgere in ciascuna comunità; lavoro sulla missione dell'ecomuseo, ovvero stesura della carta dei valori; *educational mirate*, ovvero visite ad altre realtà per affinità tematiche e gestionali; esplorazione di diverse forme giuridiche adottabili. Il progetto è *in fieri*, così come lo sono i processi di risignificazione del patrimonio culturale stesso.

#### 4. Conclusioni

Abitare un luogo, valorizzarne il paesaggio e le risorse, viverne ed esserne patrimonio: è questo, anzitutto, un atto di cultura che porta individui e collettività a ricercare e delineare, in modo crescente nel nostro Paese, approcci strategici, creativi, partecipati. Lo chiedono l'Europa e le istituzioni, sia sul piano politico-programmatico che su quello progettuale e di finanziamento. Nel particolare momento storico che stiamo affrontando, con tutto ciò che la pandemia da Covid-19 ha generato, lo generano, di per sé, gli stessi processi di ascolto e messa in valore di identità e risorse locali, necessari per affrontare sfide e crisi della contemporaneità. Sono, infatti, i territori e le comunità a poter consentire la creazione di nuove reti di relazione e di progetti capaci di andare oltre i luoghi, verso traiettorie evolutive che, anche in ottica turistica, oggi hanno bisogno di coesione sociale e autenticità e che, al contempo, promuovono sviluppo sostenibile e competitività. E questo può avvenire mediante l'impiego di differenti tramiti operativi che, come mostrato nel contributo, pur mantenendo profili specifici e autonomi a livello costitutivo e/o gestionale, condividono l'adozione di una visione di fondo del patrimonio culturale quale leva di sviluppo locale. L'efficacia di iniziative e percorsi di valorizzazione del *cultural heritage* si manifesta nella capacità del patrimonio di alimentare la produzione di ricchezza da e per i territori, intesa in termini economici ma anche, e soprattutto, in termini culturali. Sotto il profilo della sostenibilità, tale valorizzazione richiede strategie coordinate e convergenti sia sulla domanda che sull'offerta di fruizione del patrimonio culturale, dato il rapporto di reciprocità che le lega e che ne obbliga la presa in carico congiunta da parte dei soggetti che in Italia, a vario titolo, si (pre)occupano del patrimonio culturale.

#### Bibliografia

- Arpin R. e altri, *Notre Patrimoine, un Présent du Passé*, Québec, Groupe-conseil sur la politique du patri moine culturel du Québec, 2000.
- Cerutti S., Cottini A., Menzardi P., *Heritography. Per una geografia del patrimonio culturale vissuto e rappresentato*, Roma, Aracne Editore, 2021.
- Cerutti S., *Geografie perdute, storie ritrovate: percorsi di partecipazione e sviluppo locale nelle Terre di Mezzo*, in «Rivista Geografica Italiana», 2019, 126, pp. 57-80.
- Cerutti S., *Il ruolo degli ecomusei per la valorizzazione dei patrimoni e dei valori paesistici, culturali e identitari locali: l'esperienza piemontese*, in Scanu G. (a cura di), *Paesaggio e sviluppo turistico. Sardegna e altre realtà geografiche a confronto*, Roma, Carocci, 2009, pp. 385-398.

- Colavitti A.M., Serra S., Usai A., *Locus amoenus: Pianificare il patrimonio culturale per una nuova geografia dello sviluppo*, Firenze, Altralinea edizioni, 2018.
- Corsane G. e altri, *Ecomuseum Performance in Piemonte and Liguria, Italy: The Significance of Capital*, in «International Journal of Heritage Studies», 2007, 13, 3, pp. 224-239.
- D'Amia G., *Gli ecomusei in Italia: una realtà in evoluzione*, in «Territorio», 2017, 82, pp. 87-103.
- De Falco S., La Foresta D., *Il patrimonio culturale in epoca 4.0: una nuova geografia dello sviluppo turistico*, in «Annali del Turismo», 2017, VI, pp. 39-58.
- Dematteis G., Magnaghi A., *Patrimonio territoriale e corallità produttiva: nuove frontiere per i sistemi economici locali*, in «Scienze del Territorio», 2018, 6, pp. 12-25.
- Ferrari F., *Capitale territoriale e turismo nelle aree interne del Medio Adriatico*, in «Placetelling. Collana di Studi Geografici sui luoghi e sulle loro rappresentazioni», 2019, 2, pp. 111-124.
- Gavinelli D., *Geografia e Letteratura. Luoghi, scritture, paesaggi reali e immaginari: introduzione*, in «Congresso Geografico Italiano AGEI», 2019, pp. 597-604.
- Graham B., Ashworth G., Tunbridge J., *A Geography of Heritage: Power, Culture and Economy*, Londra, New York, Routledge, 2016.
- Grumo R., *Il paesaggio come produzione sociale e la condivisione negli strumenti di pianificazione. Il Piano Urbanistico Generale (PUG) di Bari*, in «Placetelling. Collana di Studi Geografici sui luoghi e sulle loro rappresentazioni», 2019, 2, pp. 67-78.
- Grumo R., *Un Nouveau Modèle de Développement Territorial Basé sur la Culture dans les Zones Industrielles et à Risque Environnemental en Italie*, in «Les Cahiers du Cedimes», *Territoires, Identités, Innovation, Gouvernance et Strategies*, Institut Cedimes, Nogent sur Marne (Parigi), 2020, 15, 1, pp. 84-94.
- Harrison R., *Heritage Futures: Comparative Approaches to Natural and Cultural Heritage Practices*, Londra, UCL Press, 2020.
- ISTAT, *Rapporto BES, Paesaggio e patrimonio culturale*, Roma, Istat, 2020.
- Leonardi A., *Non solo stoviglie in Terra di Bari. Il collezionismo Jatta: consistenza e strategia tra casa e museo*, in Leonardi A., Derosa L., *Il museo che non c'è. Arte, collezionismo, gusto antiquario nel Palazzo degli Studi di Bari (1875.1928)*, Firenze, le Voci del Museo, 2020, pp. 153-175.
- Lupo A., *La nozione positiva di patrimonio culturale alla prova del diritto globale*, in «Aedon», 2019, 2 ([www.aedon.mulino.it/archivio/2019/2/lupo.htm](http://www.aedon.mulino.it/archivio/2019/2/lupo.htm)).
- Maggi M., *Ecomusei, musei del territorio, musei di identità*, in «Nuova museologia», 2001, 4, pp. 9-11.
- Mibact, *Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020, Piano Operativo Cultura e turismo*, Roma, Mibact, 2018.
- Perry B., Ager L., Sitas R., *Cultural Heritage Entanglements: Festivals as Integrative Sites for Sustainable Urban Development*, in «International Journal of Heritage Studies», 2020, 26, 6, pp. 603-618.
- Pioletti A.M., *Culture, Food and Wine as Heritage of Rural Areas*, in «Semestrale di studi e ricerche di geografia», 2015, 1, pp. 71-79.
- Pioletti A.M., *Mostre in quota*, in «Informazioni della Difesa», 2018, pp. 120-121.
- Pollice F., Rinaldi C., *La valorizzazione del patrimonio culturale in Italia*, Ravello, Centro Universitario Europeo per i Beni Culturali, 2012.
- Rabbiosi C., *The Frictional Geography of Cultural Heritage. Grounding the Faro Convention into Urban Experience in Forlì, Italy*, in «Social & Cultural Geography», 2022, 1, pp. 140-157.
- Schiavone G., *Il corpo abitante. Una proposta pedagogica per la valorizzazione del patrimonio culturale attraverso le arti performative*, in «Encyclopaideia», 2021, 25, 60, pp. 121-139.
- Smith L. (a cura di), *Cultural Heritage. Critical Concepts in Media and Cultural Studies*, Londra, Routledge, vol. 4, 2006.

## Turismo e patrimonio ebraico a Cracovia. Un'autenticità simulata

Andrea Corsale<sup>1</sup>

### 1. Introduzione

Un prodotto turistico-culturale standardizzato può essere visto come una forma di mercificazione o «autenticità simulata» (Howes, 1996; MacCannell, 1973). Secondo questa visione, gli operatori turistici, e gli stessi turisti, sono quasi inevitabilmente una delle principali fonti di commercializzazione del patrimonio culturale perché tendono a concentrarsi su esperienze semplificate e standardizzate, nonostante, essi stessi, vadano spesso alla ricerca, forse illusoria, di esperienze, testimonianze e identità quanto più possibile «autentiche» (Goulding, 2000; Kirshenblatt-Gimblett, 1998). Questo paradosso genera un impatto importante sulle pratiche e sul paesaggio e crea la necessità di rappresentazioni quasi «sceniche» della diversità culturale che essi desiderano trovare (MacCannell, 2002). Le conseguenze possono essere complesse e vanno da un forte incentivo per la conservazione, il restauro e la promozione del patrimonio fino a casi di espropriazione e deliberata distorsione interpretativa, soprattutto da parte delle componenti dominanti a livello locale o globale (Murphy, 1985; Tosun, 2000). Secondo Urry (1990), la maggior parte dei turisti possono essere visti come «osservatori» che hanno in genere una relazione veloce e superficiale con i luoghi che visitano. Tuttavia, il concetto di autenticità può anche essere molto soggettivo, a seconda dei diversi indicatori che i turisti-consumatori possono utilizzare per valutare gli effettivi livelli di autenticità che osservano (Grayson, Martinec, 2004). Pertanto, anche le esperienze standardizzate comunemente connesse al turismo di massa possono comunque soddisfare le aspettative dei visitatori più esigenti (MacCannell, 2002; Neal e altri, 1999) e fornire un senso di connessione e, in ultimo, di autenticità (Russell, 2008).

La questione dell'appropriazione culturale, definita da Bredin (2008) come «l'uso e lo sfruttamento da parte di un gruppo maggioritario o dominante di conoscenze o espressioni culturali originariamente prodotte da un gruppo minoritario o dominato» non è necessariamente e completamente negativa, e può essere confrontata con un fenomeno più neutro o positivo di apprezzamento culturale, in un rapporto complesso fra appropriazione, autenticità e mercificazione (Howes, 1996; Gertner, 2019; Hallam, Street, 2000; Young, Brunk, 2009). Questo articolo presenta un lavoro di ricerca che affronta le questioni dell'autenticità e della mercificazione del patrimonio minoritario, con un focus sul turismo a tema ebraico sviluppatosi a Cracovia. Il contesto selezionato è particolarmente significativo in quanto la rappresentazione di questo vasto patrimonio, e la sua valorizzazione a fini turistici, non è controllata dalla piccola comunità ebraica superstite, il che produce dinamiche potenzialmente distorsive. L'autore ha scelto di concentrarsi sulla percezione dei fenomeni in atto da parte della comunità ebraica locale e di altri *stakeholder* connessi, a vario titolo, a questo patrimonio, al fine di indagare e analizzare rappresentazioni e prospettive.

Lo studio si basa su un metodo di ricerca qualitativo condotto attraverso osservazioni, interviste e consultazione di fonti secondarie. Lo studio sul campo è stato effettuato tra settembre 2018 e giugno 2019 attraverso ripetute visite ai luoghi ebraici di Cracovia, tra cui sinagoghe, musei, memoriali, edifici comunitari, centri culturali, agenzie turistiche, negozi e ristoranti a tema (Corsale, 2021).

<sup>1</sup> Università di Cagliari.

Sono state effettuate interviste con i principali *stakeholder* che si occupano del patrimonio ebraico a Cracovia, tra cui i responsabili istituzionali della comunità, i rappresentanti religiosi, il personale dei musei, nonché guide turistiche, organizzatori di eventi culturali, negozianti e proprietari di ristoranti a tema.

L'autore ha anche consultato una serie di fonti secondarie, come dati statistici sulla demografia e l'economia dell'area e materiali che riguardano direttamente o indirettamente la gestione e la rappresentazione del patrimonio ebraico a Cracovia e in Polonia – Municipal tourism website Krakow; National tourism website Poland. La combinazione di queste diverse fonti ha permesso di comprendere quali aspetti della storia, dell'identità e del patrimonio ebraico sono stati selezionati e promossi, e come sono stati trasformati o meno in prodotti turistici, il che ha consentito una riflessione sulle dinamiche attuali e sulle prospettive future.

## 2. L'area di studio

Si stima che oggi a Cracovia vivano circa 1000 ebrei, ma solo 200 persone circa si identificano effettivamente come membri della comunità ebraica e partecipano più o meno frequentemente alle sue attività. Dopo la fine del comunismo, nel 1989, la comunità ha riottenuto la proprietà di molti edifici e ha ripreso le sue attività religiose e laiche (Cherry, Orla-Bukowska, 2007; Gebert, 1994; Webber, Schwarz, 2018).

Secondo le informazioni raccolte durante il lavoro sul campo, il nucleo della comunità odierna comprende sottogruppi ortodossi, riformati e laici. Il *Jewish Community Center* e le istituzioni religiose organizzano e promuovono una serie di attività sociali, educative, religiose, culturali, ricreative e assistenziali, alcune rivolte agli ebrei e altre a un pubblico più ampio – Jewish Community Center Krakow; Jewish Religious Community Krakow. Una cerchia più ampia di persone, di origini ebraiche, è ormai profondamente assimilata e integrata nella più ampia società polacca e non mantiene legami stabili con queste istituzioni e attività. In generale, la tradizionale concentrazione di ebrei nel vecchio quartiere ebraico di Kazimierz è svanita da tempo e attualmente vivono sparsi in tutta la città. Le principali fonti di reddito della comunità sono le pensioni, dovute all'età avanzata di molti membri, e le attività terziarie.

Il quartiere di Kazimierz, svuotato della sua popolazione ebraica prebellica, conta ancora sette sinagoghe, costruite in stili diversi nel corso dei secoli, due cimiteri e diversi edifici comunitari, insieme alla sua tipica architettura e alla sua struttura urbanistica.

Quando, nel 1993, Steven Spielberg diresse il film *Schindler's List*, la storia della presenza ebraica a Cracovia divenne nota in tutto il mondo. Insieme al campo di sterminio di Auschwitz, situato a 50 chilometri a ovest di Cracovia, la città ha iniziato ad attirare un gran numero di visitatori che, oltre a visitare il patrimonio culturale della città vecchia, erano anche interessati a visitare i siti dell'Olocausto e a conoscere meglio la storia e la cultura ebraica (Duda, 2003; Nowakowski, 2010; Tunbridge, Ashworth, 1996).

Come diretta conseguenza, a partire dalla metà degli anni Novanta, il quartiere di Kazimierz, che si presentava impoverito, trascurato e decadente, è diventato rapidamente una grande attrazione turistica. Sono stati aperti musei di storia ebraica, ristoranti in stile ebraico e negozi con cimeli ebraici, insieme a numerosi altri ristoranti, hotel e negozi rivolti sia ai turisti sia ai residenti, che hanno reso Kazimierz una delle zone più vivaci e alla moda della città (Makuch, 2009). Altri cambiamenti significativi, anche se di scala minore, sono avvenuti anche nell'ex ghetto ebraico un tempo situato nel quartiere semiperiferico di Podgórze, dove sono stati costruiti monumenti commemorativi e aperti nuovi musei, tra cui l'ex fabbrica di Schindler e l'ex farmacia del ghetto, e sono ancora visibili frammenti delle mura del ghetto stesso (Murzyn-Kupisz, Purchla, 2009; Duda, 2003).

L'ex campo di lavoro nazista situato nel quartiere periferico di Plaszow, invece, conserva pochi resti visibili e ospita monumenti commemorativi meno conosciuti, eretti da diversi gruppi negli ultimi decenni.

## 3. La ricerca

La prima fase del lavoro sul campo è consistita nell'osservazione sistematica di tutti gli aspetti dell'offerta turistica e culturale a tema ebraico nell'area di Kazimierz, compresi musei pubblici e privati, sinagoghe, cimiteri, memoriali, murales, insegne, ristoranti, gallerie d'arte, negozi, stand, concerti, pubblicità di festival e tour



guidati. Lo scopo non era semplicemente elencare questi elementi, ma piuttosto analizzare l'immagine e la rappresentazione della storia e della cultura ebraica a Cracovia attraverso il relativo paesaggio visivo e sonoro.

### 3.1. *Il patrimonio culturale ebraico*

Le principali tappe del turismo culturale ebraico a Kazimierz includono il museo di storia ebraica – Sinagoga Vecchia – e il museo di storia degli ebrei della Galizia. Altri musei a tema ebraico si trovano nell'area di Podgórze – farmacia del ghetto e fabbrica di Schindler. Questi musei sono gestiti in maniera totalmente separata l'uno dall'altro, sebbene le loro collezioni siano sostanzialmente complementari. La Sinagoga Vecchia si concentra sulla vita ebraica tradizionale del periodo prebellico, in particolare sugli aspetti religiosi; la farmacia del ghetto e la fabbrica di Schindler si concentrano sulla Seconda guerra mondiale e sull'Olocausto; il museo degli ebrei della Galizia si concentra principalmente sulle tracce dell'eredità ebraica nel paesaggio della Polonia sudorientale. Nessuno di questi musei è gestito dalla comunità ebraica.

Oltre ai musei, le altre sei sinagoghe e i due cimiteri mostrano direttamente o indirettamente vari aspetti della cultura ebraica, principalmente attraverso la dimensione religiosa. I luoghi di culto appartengono alla comunità ebraica, anche se solo tre di essi sono utilizzati per servizi religiosi, mentre due di essi ospitano librerie a gestione privata, principalmente a tema ebraico, e mostre d'arte temporanee, ma sono gestiti da non ebrei. Memoriali e murales sono sparsi nei due distretti di Kazimierz e Podgórze e mostrano vari elementi della cultura ebraica, come simboli religiosi, scritte in ebraico e yiddish, e informazioni sugli eventi dell'Olocausto. Sono stati realizzati principalmente da artisti non ebrei su iniziativa autonoma.

Festival culturali sono organizzati ogni anno a Kazimierz e in altri quartieri e sono incentrati su musica, letteratura, cinema e argomenti sociali, culturali e politici ebraici. Gli ebrei non prendono parte all'organizzazione del festival principale e ufficiale, ma alcuni di loro contribuiscono individualmente all'organizzazione di festival minori.

### 3.2. *La dimensione commerciale*

La parte orientale di Kazimierz, dove si trovano le sinagoghe e i musei, ospita una serie di ristoranti e caffè che mostrano e pubblicizzano in modo evidente caratteristiche «ebraiche» attraverso simboli religiosi, scritte in ebraico e yiddish, menù a tema, musica ebraica dal vivo o registrata. La maggior parte di loro ricrea deliberatamente una nostalgica atmosfera anni Venti e Trenta, anche se una parte crescente di loro ha scelto un tema ebraico israelo-mediorientale che punta su un esotismo più contemporaneo nell'atmosfera, nella musica e nel cibo. Ci sono locali che organizzano eventi a tema, come cene «stile Shabbat», e sono coinvolti nell'organizzazione di festival culturali ebraici. Altri locali, situati in vecchi edifici religiosi o comunitari ebraici, sono fondamentalmente ristoranti in stile moderno che mostrano alcuni elementi ebraici come caratteristica distintiva. Nessuno di questi ristoranti e caffè appartiene o è gestito da ebrei, nessuno di loro prepara cibo ebraico autentico – kosher – e nessuno dei gruppi musicali è effettivamente formato da ebrei.

Si segnalano anche negozi e bancarelle che vendono souvenir a tema ebraico. Nessuna di queste attività commerciali è gestita da ebrei e nemmeno i souvenir, che a volte si mescolano con riproduzioni di cimeli sovietici e nazisti, sono prodotti dagli ebrei di Cracovia.

Le visite guidate percorrono costantemente le strade e le piazze di Kazimierz, e alcuni dei tour più popolari utilizzano pulmini elettrici che trasportano i turisti avanti e indietro lungo itinerari combinati che toccano sia Kazimierz sia il centro storico; alcuni di questi, più decisamente incentrati sui luoghi ebraici, e includono anche l'ex ghetto di Podgórze e la fabbrica di Schindler. Diverse agenzie pubblicizzano tour standardizzati che di solito includono la città vecchia, Kazimierz, il campo di sterminio di Auschwitz-Birkenau e la storica miniera di sale di Wieliczka. Nessuna delle agenzie e delle guide turistiche è connesso alla comunità ebraica.

## 4. **Gli attori locali**

Una volta che questi elementi sono stati osservati e raccolti, l'autore ha proceduto con le interviste agli *stakeholder* ebrei e non ebrei che lavorano sulla conservazione e la promozione del patrimonio.

#### 4.1. La comunità ebraica

In generale, la comunità, nelle sue organizzazioni laiche e religiose, non è direttamente coinvolta nel settore turistico e nelle sue attività, siano esse commerciali o culturali.

Sulla base delle interviste, gli organismi religiosi, con i loro orientamenti ortodossi e riformati, condividono un atteggiamento moderatamente benevolo nei confronti del turismo, ma non svolgono alcun ruolo di promozione o gestione. I visitatori possono entrare nelle sinagoghe e nei cimiteri in orari prestabiliti e, su richiesta, vengono fornite brevi spiegazioni. Invece, ai turisti non è permesso visitare le sinagoghe durante i riti e le funzioni, incluso lo Shabbat, poiché, secondo gli intervistati, la vita religiosa non dovrebbe diventare un'attrazione turistica di per sé, e le preghiere possono essere disturbate dalla presenza di visitatori occasionali.

Se i turisti vogliono conoscere l'ebraismo, sono i benvenuti. Possono visitare i musei e le sinagoghe in determinati orari. Tuttavia, i servizi e le preghiere non sono uno spettacolo. Sono destinati ai fedeli ebrei (Staff della sinagoga).

Gli enti laici, *in primis* il *Jewish Community Center – JCC* –, hanno mostrato un coinvolgimento un po' più diretto e attivo nel fenomeno turistico. Il JCC accoglie i turisti con pannelli multilingue all'ingresso e il suo staff è pronto a illustrare ai visitatori la vita culturale e sociale della comunità attraverso opuscoli, poster e spiegazioni. Tuttavia, il numero di visitatori non è paragonabile a quello che si accalca nei siti «canonici». L'obiettivo principale del JCC è mostrare la diversità e il dinamismo della comunità nella Cracovia di oggi, piuttosto che concentrarsi su nostalgiche atmosfere prebelliche, memorie dell'Olocausto o questioni geo-politiche israelo-palestinesi.

Il personale ha mostrato un'elevata consapevolezza delle caratteristiche del turismo a tema ebraico sviluppatosi nel quartiere, gestito da non ebrei e inevitabilmente distorto da rappresentazioni esterne della cultura e dell'identità ebraica. Per limitare queste distorsioni, il JCC organizza corsi periodici per guide turistiche operanti sul territorio, con un focus sulla cultura ebraica attraverso lo sguardo degli ebrei stessi, ma, essendo la loro frequenza puramente volontaria, sono consapevoli che molte guide non desiderano partecipare a questi corsi e il JCC non ha la possibilità di controllare o monitorare ciò che le guide, con o senza formazione specifica, illustrano ai turisti.

Durante le interviste, le rappresentazioni standardizzate e semplificate della cultura ebraica che si ritrovano nei ristoranti, nei negozi e nelle vie di Kazimierz sono state stigmatizzate come iniziative meramente commerciali. Tuttavia, la tolleranza prevale sul risentimento. Gli intervistati generalmente ritengono che i turisti cerchino quel tipo di esperienza, nella convinzione che ciò che vedono, mangiano e ascoltano sia «autenticamente ebraico». Anche quando i ristoranti organizzano rievocazioni dello Shabbat e servono perfino carne di maiale, ostentando deliberatamente e superficialmente simboli religiosi e scritte in ebraico per attirare i turisti, questo non suscita ostilità da parte della comunità ebraica:

La musica klezmer e le vecchie ricette degli anni Trenta, o la musica israeliana e il cibo mediorientale, non ci rappresentano. Siamo ebrei di Cracovia che vivono una vita normale nel presente e vorremmo presentarci così (Rappresentante della comunità ebraica 1).

Non siamo turbati quando vediamo turisti che vengono attirati da quelle messinscene. Non è nostra missione cambiare la natura del turismo (Rappresentante della comunità ebraica 2).

Nel complesso, attraverso le interviste, la priorità per la comunità ebraica di Cracovia è risultata essere la vita comunitaria, non il turismo. Di conseguenza, l'esperienza dei turisti nell'area e la rappresentazione della storia e della cultura ebraica, in termini di autenticità, non sono per loro una grande preoccupazione. Oltre a ciò, la comunità non ha comunque le risorse finanziarie o umane per gestire alcuna attività significativa orientata al turismo.

#### 4.2. Gli altri stakeholder

Altri attori locali, come guide turistiche, personale museale e organizzatori di festival, tutti non-ebrei, hanno espresso consapevolezza dei problemi legati all'autenticità e alla mercificazione del patrimonio culturale ebraico,

così come di altre dimensioni critiche legate alla gentrificazione e alla partecipazione della società civile locale. Le guide turistiche intervistate hanno osservato come i turisti in visita a Kazimierz lo combinino spesso con Auschwitz-Birkenau, e tendano a vedere queste testimonianze di vita, morte e rinascita come una sorta di itinerario simbolico basato su narrazioni semplificate, all'interno di un'esperienza di viaggio più ampia che comprende anche visite piuttosto standardizzate al centro storico di Cracovia, visto come una sorta di vetrina della storia e dell'identità polacca.

Spesso visitano Auschwitz durante il giorno e cenano nei ristoranti a tema ebraico la sera, una sorta di pacchetto di esperienze legate all'ebraismo all'interno della loro vacanza. [...] Probabilmente sanno che questa esperienza di vita e cultura ebraica non è autentica, ma sembra che non gli importi troppo (Guida locale 1).

Non ci aspettiamo che i turisti vogliano seguire complesse lezioni di storia, o essere coinvolti nei dibattiti circa l'identità e la religione. Si aspettano una narrazione semplice e accessibile all'interno di un viaggio di piacere (Guida locale 2).

I musei locali propongono una rappresentazione più rigorosa della storia e del patrimonio ebraico al fine di frenare gli eccessi commerciali che li circondano. Mentre il museo di storia situato nella Sinagoga Vecchia mostra un ritratto tradizionale della religione e delle tradizioni ebraiche, il museo degli ebrei della Galizia si concentra su una mostra di fotografie artistiche e ospita una libreria, un caffè e vari eventi, inclusi concerti, esposizioni temporanee e laboratori didattici. Quindi, offrono due esperienze complementari, che possono essere ulteriormente combinate con i musei sull'Olocausto di Podgórze. Per quanto riguarda il turismo, lo staff dei musei mantiene un approccio pragmatico e sottolinea anche alcune dimensioni positive dello sviluppo turistico nell'area:

Durante l'era comunista, Kazimierz era un quartiere povero, trascurato e persino pericoloso. Ora è la parte più viva della città, attira turisti e gente del posto. Siamo parte di questa rinascita (Staff museale).

Gli organizzatori dei festival hanno mostrato approcci parzialmente divergenti: il festival principale – *Jewish Culture Festival* – sta gradualmente passando da performance di arte e musica tradizionali a dimensioni più contemporanee aperte a influenze israeliane, americane ed europee, mentre il festival alternativo – *FestivAlt* – sperimenta espressioni artistiche più legate a un'identità ibrida ebraico-polacca – *FestivAlt; Jewish Culture Festival Krakow*. Gli organizzatori di entrambi i festival criticano le rappresentazioni mercificate e standardizzate della cultura ebraica che avvengono nel quartiere, ma mostrano anche tolleranza.

Il turismo è business, gli imprenditori offrono ai turisti quello che cercano. [...] Noi offriamo a turisti e gente del posto un'esperienza alternativa e più profonda (Personale organizzatore del *Jewish Culture Festival Krakow*).

## 5. Conclusioni

I problemi legati alla mercificazione, alla banalizzazione e alla mancanza di autenticità sono probabilmente inevitabili quando luoghi e memorie diventano attrattori di turismo di massa. Nell'analisi di questo fenomeno, va tenuto conto del fatto che molti visitatori tendono a cercare una narrazione e una rappresentazione estremamente semplificate e non distinguono tra realtà e rappresentazione scenica.

Fino a che punto la mancanza di autenticità è un problema? Molti turisti non assaggeranno cibo kosher e non ascolteranno la stessa musica che ascoltano i giovani ebrei polacchi. Tuttavia, impareranno molte cose sulla cultura ebraica e sulla storia europea che non avrebbero imparato altrimenti. La memoria degli ebrei di Cracovia è tenuta viva attraverso queste diverse esperienze e unità paesaggistiche, sebbene siano filtrate e deformate da mediatori non ebrei. Una conoscenza limitata, attraverso esperienze semplificate e varie forme di appropriazione culturale in termini di musica, simboli, paesaggio o narrazioni, è probabilmente meglio dell'oblio o dell'indifferenza, e la comunità ebraica di Cracovia sembra consapevole di questo, così come la maggior parte degli altri *stakeholder* interessati alla conservazione e promozione del patrimonio ebraico. Dopotutto, poiché

la storia e l'identità ebraiche sono sempre più percepite come parte di una più ampia storia e identità polacca o europea, è inevitabile che i non ebrei aggiungano le proprie visioni, preferenze, abitudini e obiettivi nella fruizione di questo patrimonio.

I lati positivi e negativi della mercificazione e della commercializzazione trascendono le comunità interessate e producono così un caleidoscopio trasversale di esperienze, conflitti e progettualità.

## Bibliografia

- Bredin M., *Cultural Appropriation*, in Donsbach W. (a cura di), *The International Encyclopedia of Communication*, Malden, Blackwell, 2008, III, pp. 1095-1100.
- Cherry R., Orla-Bukowska A. (a cura di), *Rethinking Poles and Jews: Troubled Past, Brighter Future*, Lanham, Rowman and Littlefield, 2007.
- Corsale A., *Jewish Heritage Tourism in Krakow: Authenticity and Commodification Issues*, in «Tourism and Hospitality», 2021, 2, pp. 140-152.
- Duda E., *Jewish Cracow: A Guide to the Historical Buildings and Places of Remembrance*, Cracovia, Vis-a-vis/Etiuda, 2003. Festivalt, www.festivalt.com.
- Gebert K., *Jewish Identities in Poland: New, Old, and Imaginary*, in Webber J. (a cura di), *Jewish Identities in the New Europe*, Oxford, Littman Library of Jewish Civilization, 1994, pp. 161-167.
- Gertner R.K., *The Impact of Cultural Appropriation on Destination Image, Tourism, and Hospitality*, in «Thunderbird International Business Review», 2019, 61, pp. 873-877.
- Goulding C., *The Commodification of the Past, Postmodern Pastiche, and the Search for Authentic Experiences at Contemporary Heritage Attractions*, in «European Journal of Marketing», 2000, 34, pp. 835-853.
- Grayson K., Martinec R., *Consumer Perceptions of Iconicity and Indexicality and Their Influence on Assessments of Authentic Market Offerings*, in «Journal of Consumer Research», 2004, 31, pp. 296-312.
- Hallam E., Street B.V. (a cura di), *Cultural Encounters, Representing Otherness*, Londra, Routledge, 2000.
- Howes D. (a cura di), *Cross-Cultural Consumption. Global Markets, Local Realities*, Londra, Routledge, 1996.
- Jewish Community Center Krakow, www.jcckrakow.org.
- Jewish Culture Festival Krakow, www.jewishfestival.pl/en.
- Jewish Religious Community Krakow, www.gwzkrakow.pl/en.
- Kirshenblatt-Gimblett B., *Destination Culture: Tourism, Museums, and Heritage*, Berkeley, University of California Press, 1998.
- Maccannell D., *Staged Authenticity: Arrangements of Social Space in Tourist Settings*, in «American Journal of Sociology», 1973, 79, pp. 589-603.
- Maccannell D., *The Ego Factor in Tourism*, in «Journal of Consumer Research», 2002, 29, pp. 146-151.
- Makuch J., *The Jewish Culture Festival: Between two worlds*, in Murzyn-kupisz M., Purchla J. (a cura di), *Reclaiming Memory: Urban Regeneration in the Historic Jewish Quarters of Central European Cities*, Cracovia, International Cultural Center, 2009, pp. 43-50.
- Municipal tourism website Krakow, www.krakow.pl.
- Murphy P.E., *Tourism: A Community Approach*, New York, Methuen, 1985.
- Murzyn-Kupisz M., Purchla J. (a cura di), *Reclaiming Memory: Urban Regeneration in the Historic Jewish Quarters of Central European Cities*, Cracovia, International Cultural Center, 2009.
- National tourism website Poland, www.poland.pl.
- Neal J.D. e altri, *The Role of Satisfaction with Leisure Travel/Tourism Services and Experience in Satisfaction with Leisure Life and Overall Life*, in «Journal of Business Research», 1999, 44, pp. 153-163.
- Nowakowski J., *A Guide to Schindler's Kraków*, Cracovia, Galicia Jewish Museum, 2010.
- Russell D.W., *Nostalgic Tourism*, in «Journal of Travel & Tourism Marketing», 2008, 25, pp. 103-116.
- Tosun C., *Limits to Community Participation in the Tourism Development Process in Developing Countries*, in «Tourism Management», 2000, 21, pp. 613-633.
- Tunbridge J.E., Ashworth G.J., *Dissonant Heritage: The Management of the Past as a Resource in Conflict*, Chichester, Wiley & Sons, 1996.
- Urry J., *The Tourist Gaze: Leisure and Travel in Contemporary Societies*, Londra, Sage, 1990.
- Webber J., Schwarz C., *Rediscovering Traces of Memory: The Jewish Heritage of Polish Galicia*, Oxford, Littman Library of Jewish Civilization, 2018.
- Young J.O., Brunk C.G., *The Ethics of Cultural Appropriation*, Chichester, Wiley-Blackwell, 2009.

## I luoghi sacri per un turismo sostenibile a Venezia: il caso della Basilica dei SS. Giovanni e Paolo

Lisa Zecchin<sup>1</sup>

### 1. Il turismo a Venezia e l'opportunità del *religious light tourism*

Il centro storico di Venezia è una delle più importanti destinazioni turistiche a livello globale. Dal secondo dopoguerra, la città lagunare ha visto crescere costantemente il numero di visitatori, passando da circa 500mila arrivi e oltre un 1.6 milioni presenze agli inizi degli anni Cinquanta a 5 milioni e mezzo di arrivi e quasi 13 milioni di presenze nel 2019 (dati Comune di Venezia, 2020). Dal secondo dopoguerra, Venezia ha subito un processo di «museificazione», vocando la propria economia al consumo turistico e il proprio patrimonio all'esibizione spettacolare (Zannini, 2014). La missione di conservare l'immagine storico-artistica della città è stata paradossalmente uno dei fattori che ha contribuito maggiormente a trasformare la realtà urbana (Ingersoll, 2004). I luoghi abitati e vissuti sono diventati *symbolic commodities* (Zukin, 1995), ad uso e consumo dei nuovi fruitori, improntati sull'estetismo e consegnati a milioni di turisti affamati di spettacolarità e pittoresco (Lefebvre, 1968). Con circa 28 milioni di visitatori stimati<sup>2</sup> fino a prima dello scoppio della pandemia da COVID-19, di cui più del 70% escursionisti (Bertocchi e altri, 2020) e una media di 73,8 turisti per abitante (dati Healthy Travel and Healthy destinations per Airbnb, 2018), Venezia è stata decretata capitale mondiale del turismo di massa.

Finora, il Comune di Venezia ha promosso molto timidamente itinerari inediti e aree di Venezia meno conosciute con il progetto *#Detourism*, all'interno della più nota campagna *#EnjoyRespectVenice*<sup>3</sup>, finanziato con 7.000 euro nel 2014 e 14.000 euro nel 2015. Nel 2018, sono stati introdotti dei tornelli nei punti più critici della città al fine di deviare i turisti verso percorsi alternativi nei giorni di maggiore affluenza. Tuttavia, le politiche e le risorse finora dispiegate si sono rivelate insufficienti e la prossima introduzione, a giugno 2022, del contributo di accesso<sup>4</sup> per gli escursionisti, solleva numerosi dubbi sull'effettiva capacità di ridurre gli impatti dell'*overtourism*.

Il turismo di massa continua, infatti, a causare una progressiva perdita dell'identità culturale della città e del suo patrimonio, con la conseguente scomparsa graduale del sistema di valori, delle tradizioni e del senso del luogo. I flussi turistici, soprattutto quelli «mordi e fuggi», si concentrano nei cosiddetti *hotspots*<sup>5</sup> – Piazza S. Marco, basilica di San Marco, Palazzo Ducale e Ponte di Rialto –, causando impatti negativi anche sulla qualità percepita dell'esperienza di visita. Parallelamente, le aree e le attrazioni della città situate al di fuori degli *hotspots*

<sup>1</sup> Università di Padova.

<sup>2</sup> La stima include sia i turisti, sia gli escursionisti giornalieri.

<sup>3</sup> *#EnjoyRespectVenice* è stata promossa per far conoscere una Venezia diversa e più autentica, stimolando al contempo i turisti ad adottare dei comportamenti per un viaggio più consapevole, rispettoso e sostenibile.

<sup>4</sup> L'introduzione del contributo di accesso alla città di Venezia per i soli escursionisti ha l'obiettivo di rimodulare i flussi e ribilanciare i costi del turismo «mordi e fuggi» che impattano sulla comunità residente. Si veda il *Regolamento per l'istituzione e la disciplina del contributo di accesso, con qualsiasi vettore, alla Città Antica del Comune di Venezia e alle altre isole minori della laguna*, approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 11 del 26 febbraio 2019.

<sup>5</sup> Gli *hotspots* turistici sono le aree in cui si concentrano i maggiori flussi turistici all'interno di un territorio.



si trovano a dover affrontare un duplice problema: da una parte la mobilità dei residenti di tutto il centro storico di Venezia verso la terraferma, dall'altra la presenza di un'entità di visitatori ampiamente inferiore rispetto alle attrazioni più note, causando una consistente sproporzione nella distribuzione delle risorse economiche a favore di quest'ultime. Tale situazione pone un problema di sopravvivenza del patrimonio cittadino e, in particolare, di quello religioso minore.

Venezia, città d'arte, è considerata meta di turismo puramente culturale e non religioso. Tuttavia, il concetto di turismo religioso non è necessariamente limitato al desiderio di visitare santuari e siti religiosi al solo scopo di partecipare ad eventi e rituali religiosi (Marine Roig, 2015): esso può essere inteso come una commistione di pellegrinaggio religioso e turismo secolare. Accade dunque che spesso la figura del turista e pellegrino si sovrappongano qualora l'esperienza del turismo religioso abbinati i tratti caratteristici del turismo a quelli della spiritualità (Cugini, 2018). Le forme di turismo legate agli spazi sacri rappresentano una ricerca dell'autentico e un'esperienza del sacro ed il *religious light tourism* rappresenta una tipologia di viaggio ricreativo il cui obiettivo è quello di compiacere lo spirito e di appagare la propria sfera emotiva. La sfida maggiore si traduce dunque nella capacità della Chiesa di saper incontrare le esigenze di questa domanda in crescita, offrendo e proponendo soluzioni che soddisfino una spiritualità più ampia di quella meramente cristiana, aperte anche al pubblico non cattolico e a tutti coloro che siano desiderosi di un'«esperienza di senso», a prescindere da età, fede o nazionalità.

## 2. Tra secolarizzazione e turismo: la necessità di salvare un patrimonio

Il patrimonio religioso cristiano ed in particolare i luoghi di culto, si trovano ad affrontare numerose problematiche, tra cui il degrado degli edifici, il venir meno dell'originale utilizzo culturale e la salvaguardia del patrimonio storico-artistico (Cavana, 2009). La secolarizzazione e un andamento demografico decrescente, la presenza crescente di abitanti temporanei a discapito di abitanti residenziali, la sempre minore frequentazione e partecipazione da parte dei fedeli praticanti e la forte mobilità che caratterizza i tempi attuali sono tra le principali cause dello stato di trascuratezza e declino di molti luoghi di culto e, in alcuni casi, anche della loro effettiva ridondanza. Inoltre, il calo delle vocazioni religiose, l'aumento dei costi di gestione e manutenzione e la diminuzione delle risorse private e pubbliche, stanno mettendo a dura prova la sopravvivenza di numerosi luoghi di culto. In particolare, l'assenza o l'insufficienza di risorse spesso non consentono la manutenzione e ne limitano l'accessibilità, fino alla loro chiusura, modifica dell'utilizzo o alienazione a soggetti terzi. Alcune realtà si sono interrogate invece su come provvedere alla cura e alla sopravvivenza del patrimonio religioso, riconoscendo la convergenza di più interessi nel patrimonio religioso (CEI, 1974) e livelli di interpretazione e di fruizione non solo liturgici e devozionali, ma anche culturali, giuridici, turistici (Pontificia Commissione per i Beni Culturali della Chiesa, 1999), evocando così l'idea che il patrimonio religioso abbia una duplice natura, sociale e liturgica (Olsen, 2006) e sia anche espressione della cultura e dell'identità di un territorio. La situazione del patrimonio religioso veneziano ha vissuto la sua fase più critica negli anni Novanta: l'apertura delle oltre cento chiese storiche di Venezia era diventata un rischio. La diminuzione della comunità di fedeli come conseguenza di un continuo spopolamento della città, la crescita smisurata del turismo ed un processo pervasivo di secolarizzazione avevano portato ad una mancanza di volontari, offerte e donazioni all'interno degli ambienti delle parrocchie. Inoltre, una serie di notevoli tagli di fondi pubblici sia da parte dello Stato italiano, sia da parte del Comune di Venezia, aveva decretato l'impossibilità per gli Enti Religiosi di sostenere i costi di gestione degli edifici religiosi storici. In risposta a tale emergenza, nel 1997 gli Enti decisero di istituire per i turisti un contributo d'ingresso in gran parte delle chiese di Venezia; se dunque il turismo e le entrate economiche da esso generate si traducono talvolta in una scelta obbligata anche per la Chiesa, dall'altra fa emergere preoccupazioni circa la perdita del «senso del luogo» (Shackley, 2001).

Oggi, i siti religiosi più visitati a Venezia sono la basilica di San Marco, con circa 1.5 milioni di visitatori l'anno e la basilica dei Frari con circa 215.000 visitatori nel 2019 (dati Comune di Venezia, 2020). Se la presenza di turisti ha alterato la principale funzione di queste due chiese, trasformandole di fatto in musei, i numeri calano notevolmente per i siti sacri secondari. Se da una parte l'assenza dei grandi numeri nelle chiese minori ha permesso di evitare la sorte toccata alle *top attractions*, dall'altra esse soffrono una permanente carenza di risorse.

L'autenticità e l'atmosfera di sacralità che esse hanno conservato grazie all'assenza del turismo di massa, offrono l'opportunità di poter recuperare identità perdute o dimenticate per creare nuove rappresentazioni del patrimonio religioso da trasmettere ad un pubblico più sensibile ed esigente, che rifugge l'insostenibile affollamento che caratterizza le attrazioni principali e ricerca una maggiore qualità nell'esperienza di visita. Inoltre, le chiese minori rappresentano dei luoghi spesso ancora vissuti e abitati dalle proprie comunità di fedeli o religiosi, la cui *mission*, ora, deve essere quella di trasmettere il significato del proprio patrimonio, religioso e artistico, in una chiave nuova e adatta anche ad un pubblico non strettamente religioso, ma attento e sensibile alla dimensione spirituale.

### 3. L'analisi degli UGC per la rivalorizzazione del patrimonio religioso minore: il caso della basilica dei SS. Giovanni e Paolo

L'abnorme disparità che contraddistingue i siti religiosi più noti, come la basilica di S. Marco e la basilica dei Frari e la costante progressività nella perdita di visitatori del patrimonio religioso secondario di Venezia (dati Comune di Venezia, 2020) sollevano il tema di come continuare a garantire la sopravvivenza di quest'ultimo. La basilica dei SS. Giovanni e Paolo è stata scelta come caso studio per mostrare le potenzialità sia del proprio patrimonio, sia del suo pubblico, all'interno del panorama turistico veneziano. Essa è stata scelta per i seguenti motivi: la collocazione geografica, fuori dalle rotte del turismo di massa ed il numero di visitatori in calo, nonostante l'importanza storica ed il pregio artistico del sito, il quale registra un differenziale di visitatori di circa il -1300% rispetto alla basilica di San Marco.

La basilica domenicana dei SS. Giovanni e Paolo, situata nel Sestiere Castello, è uno degli edifici medievali religiosi più importanti di Venezia ed è considerata il pantheon di Venezia, grazie alla presenza di numerosi monumenti funebri di dogi veneziani e altri importanti personaggi che qui furono sepolti a partire dal Duecento. Oltre ad essere luogo di culto è considerata anche attrazione turistica; le visite di carattere culturale sono soggette ad un contributo di ingresso di 3,50 euro per gli adulti, 1,50 euro per gli studenti, mentre per religiosi, fedeli e veneziani residenti l'entrata è gratuita.

Dal 2015, anno in cui si è registrato il record di 81mila visitatori, gli ingressi della basilica sono costantemente calati, fino a raggiungere i 57mila nel 2019, con una riduzione del 35% delle entrate economiche in cinque anni. L'urgenza di provvedere alla conservazione e di poter continuare a garantire sia ai turisti, sia ai fedeli, un'accessibilità estesa alla basilica in termini di orari, ha posto la comunità domenicana di fronte alla necessità di (ri)valorizzare il proprio patrimonio e di recuperare la propria identità e valori, adattandoli alle esigenze della società contemporanea. Attraverso il presente studio, si intende mettere in luce e fornire degli elementi utili a supportare delle riflessioni circa la (ri)valorizzazione del sito.

Non essendo presenti rilevazioni sul profilo dei visitatori presso la comunità domenicana dei SS. Giovanni e Paolo, si è optato per una metodologia di *data mining*, che prevede l'analisi degli UGC presenti sul profilo della basilica dei SS. Giovanni e Paolo all'interno di Tripadvisor; le recensioni prese in considerazione sono 948, delle quali il 25% proviene da italiani e il 75% da stranieri. I recensori stranieri sono composti principalmente da francesi (17%), americani (10%), inglesi (10%), tedeschi (5%), spagnoli (4%), brasiliani (3%) ed i rimanenti sono di altre 16 differenti nazionalità. L'analisi delle recensioni ha permesso di profilare il pubblico della basilica ed il suo *sentiment* circa l'esperienza di visita, attraverso le seguenti informazioni reperibili sulla piattaforma web:

- provenienza geografica del recensore-visitatore;
- periodo della visita;
- percezioni dei visitatori post-visita;
- comportamento dei visitatori della basilica attraverso la mappatura delle esperienze di co-visita a Venezia.

Il primo dato che emerge dal confronto tra gli andamenti mensili dei flussi turistici nella città di Venezia e gli ingressi nella basilica di SS. Giovanni e Paolo, è la divergenza delle curve stagionali relativamente ai turisti stranieri; se il picco delle presenze straniere a Venezia, che rappresenta il 70% del mercato turistico, avviene nei mesi estivi, il pubblico straniero della basilica di SS. Giovanni e Paolo, che rappresenta il 75% dei recensori

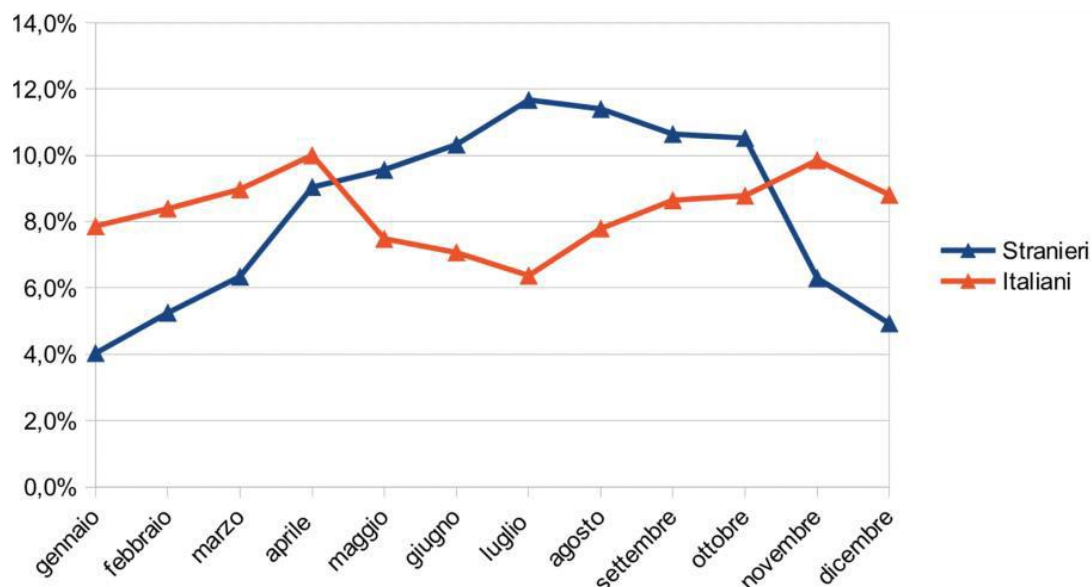


Grafico 1. Curva dei flussi nella città di Venezia. Fonte: Annuario del turismo 2019, Città di Venezia.

totali, segue invece la stagionalità del turismo italiano – grafici 1 e 2. Gli italiani che visitano la basilica di SS. Giovanni e Paolo, i quali provengono principalmente dalle regioni e città del centro-nord, si distribuiscono in modo abbastanza omogeneo e lineare nell’arco dell’anno.

Tale aspetto implica che molto probabilmente la basilica non riesce ad intercettare il pubblico straniero presente a Venezia nei mesi estivi, proprio nel periodo in cui si ha il picco di presenze di quest’ultimi. I dati ufficiali del Comune di Venezia mostrano la composizione dei flussi turistici a Venezia, con gli Stati Uniti d’America primo mercato di riferimento, seguiti da Regno Unito, Francia e Germania ed una permanenza media dei paesi extra-UE inferiore rispetto ai paesi dell’Unione Europea<sup>6</sup>. I turisti provenienti da paesi extra-UE spesso costruiscono il proprio viaggio in Europa con l’intento di visitarne le città – itinerari *city-hopping* – e le destinazioni più popolari e Venezia rappresenta una delle tappe principali di questi tour.

Tuttavia, i visitatori statunitensi della basilica di SS. Giovanni e Paolo si trovano in controtendenza a questo fenomeno; se le statistiche ufficiali della Città di Venezia attribuiscono ai turisti del paese a stelle e strisce una permanenza media in città di 2,16 giorni, il numero medio di attrazioni culturali o museali recensite a Venezia dai visitatori americani della basilica dei SS. Giovanni e Paolo è di 9 a testa, ovvero 4,1 al giorno. Tale dato mette in luce la forte probabilità che quest’ultimi permangano a Venezia più a lungo della media per visitare in modo più approfondito la città. Gli italiani registrano una permanenza media di 2,88 giorni, con un numero medio di 7 recensioni a testa che corrispondono a circa 2,4 attrazioni visitate al giorno.

L’analisi dei luoghi recensiti dai visitatori della basilica di SS. Giovanni e Paolo ha permesso di mappare i loro principali percorsi di visita a Venezia: l’area di San Marco rimane la principale attrazione per tutti, a prescindere dalla nazionalità, ma il dato più interessante è la buona propensione di visita agli edifici religiosi, quali, oltre alle più note basilica di S. Marco e basilica dei Frari, vi sono anche la basilica S. Maria della Salute, la basilica di San Giorgio Maggiore e la piccola Chiesa di S. Maria dei Miracoli nel Sestiere Castello, quest’ultima preferita anche a realtà museali di rilievo internazionale come la Fondazione Guggenheim, il museo di Ca’ Rezzonico, il Teatro la Fenice, la Scala Contarini del Bovolo e le Gallerie dell’Accademia. Infine, emerge un ulteriore dato

<sup>6</sup> Secondo i dati del 2019 del Comune di Venezia, i turisti extra-UE come USA, Cina e Giappone registrano una permanenza media rispettivamente di 2,16 giorni, 1,73 giorni e 1,61 giorni, mentre paesi UE come UK, Francia e Germania permangono mediamente per 2,76 giorni, 2,93 giorni e 2,88 giorni, con trend in crescita rispetto al 2018. Per altri paesi si veda *Annuario del Turismo, dati 2019* della Città di Venezia al sito [www.comune.venezia.it/it/content/studi](http://www.comune.venezia.it/it/content/studi).

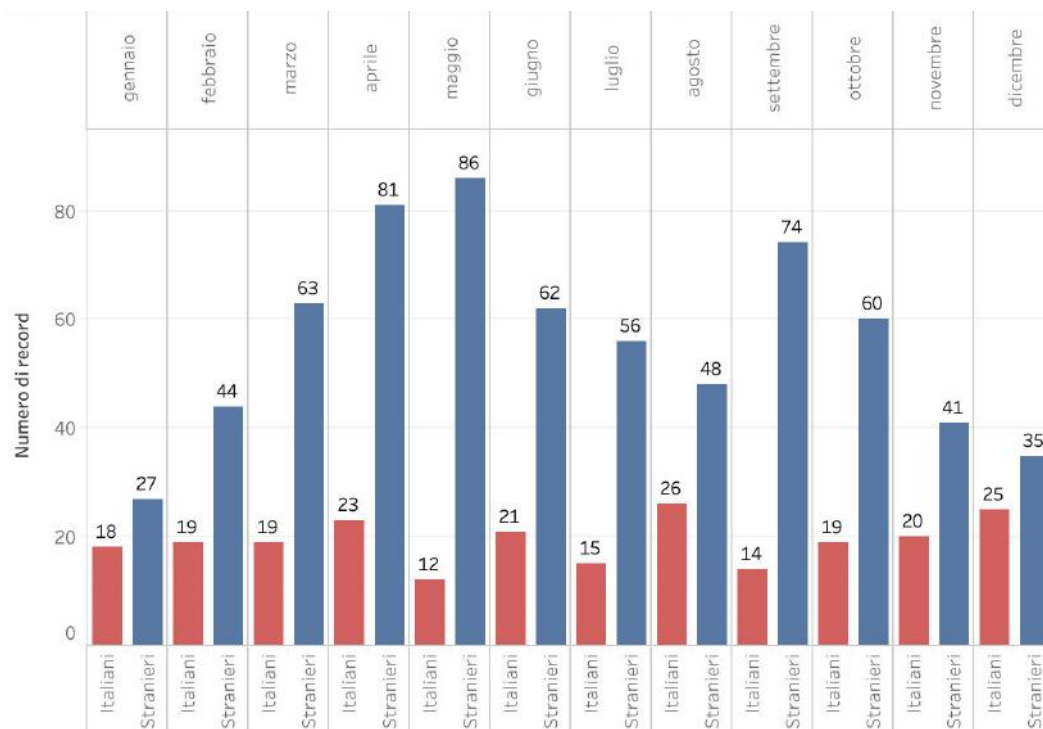


Grafico 2. Curva dei flussi delle visite nella basilica dei SS. Giovanni e Paolo. Fonte: elaborazione propria dei dati Tripadvisor.

relativo alla Scuola Grande di San Marco, ente museale situato nell'ex convento domenicano adiacente la basilica; essa è stata inclusa negli itinerari di visita solo dal 5% dei recensori della basilica dei SS. Giovanni e Paolo, nonostante la vicinanza dei due siti.

L'analisi dei contenuti delle recensioni ha rivelato la percezione dei visitatori circa la loro esperienza di visita. In particolare, emergono i seguenti aspetti:

- L'apprezzamento per Campo SS. Giovanni e Paolo, la piazza sulla quale si affaccia la basilica, descritto come luogo lontano dalle folle di Piazza San Marco, dall'atmosfera autentica e percepito come tipicamente veneziano.
- L'apprezzamento per il silenzio, l'atmosfera mistica creata dalle luci che filtrano attraverso le vetrate e la possibilità di visitare la basilica senza affollamenti, la numerosità e la qualità artistica delle opere d'arte e le dimensioni impressionanti della basilica.
- Un *sentiment* favorevole al contributo d'ingresso per la manutenzione della chiesa e delle sue opere d'arte.
- Alcuni visitatori, soprattutto stranieri, ammettono di essersi imbattuti nella basilica dei SS. Giovanni e Paolo per puro caso mentre passeggiavano per la città.
- L'assenza di legami culturali da parte degli stranieri nei confronti del patrimonio della basilica e della storia di Venezia alimenta la necessità di supportarne la comprensione e la conoscenza.

Emergono inoltre delle specificità per nazionalità:

- Per gli italiani la basilica rappresenta prevalentemente un luogo simbolo della storia della Repubblica di Venezia.
- Per inglesi e francesi rappresenta un luogo di esperienza quasi immersiva, che stimola la sfera emozionale attraverso la bellezza dell'arte e l'atmosfera ricca di spiritualità.
- Per gli statunitensi prevale la dimensione della spettacolarità, data dalle dimensioni imponenti della basilica e dalla bellezza unica del Campo dei SS. Giovanni e Paolo.

#### 4. Conclusioni e prospettive di rivalorizzazione

Il presente studio mette in luce delle peculiarità di una forma turismo finora scarsamente presa in considerazione, sia sotto l'aspetto delle necessità, sia dei comportamenti di visita. Il caso della basilica dei SS. Giovanni e Paolo rileva una mobilità turistica che riguarda non solo i luoghi-simbolo di Venezia, ma si estende anche ad aree marginali rispetto a quelle del turismo di massa e con una buona presenza di siti religiosi anche minori. Tuttavia, l'assenza di consapevolezza e conoscenza da parte del pubblico di luoghi storicamente connessi e legati tra loro, come nel caso della Scuola Grande di San Marco, adiacente la basilica dei SS. Giovanni e Paolo, comportano una divisione ed un'esclusione reciproca negli itinerari di visita dei turisti, rendendo uno il *competitor* dell'altro. Gli elementi tangibili ed intangibili che caratterizzano lo spazio sacro sembrano incontrare le esigenze della società odierna, caratterizzata da una religiosità secolarizzata ma con una nuova concezione di spiritualità, legata ad una dimensione più personale ed interiore e meno religiosa. Come emerge dal caso studio, la presenza di una contaminazione di spiritualità, bellezza, meraviglia e autenticità nell'esperienza di visita conferisce un valore aggiunto nella soddisfazione della dimensione sensoriale ed emotiva del pubblico. La (ri)valorizzazione del patrimonio religioso minore deve partire dunque dal superamento degli attuali sistemi di offerta, deboli sia dal lato istituzionale, sia ecclesiastico e lontani dalle esigenze del pubblico, il quale è portato a creare i propri itinerari in modo spontaneistico e in base a valori simbolici personali che talvolta rischiano di trascurare il reale significato e identità storica del luogo. Solo sporadiche ed isolate iniziative di carattere privato sopperiscono all'assenza di un'offerta turistica istituzionale strutturata che guidi i turisti nella conoscenza e nell'interpretazione del patrimonio culturale e religioso attraverso proposte ed itinerari tematici. L'avvio di una collaborazione tra i vari Enti Ecclesiastici presenti a Venezia si pone dunque come passaggio fondamentale per recuperare e ridefinire l'identità di una parte consistente del patrimonio di Venezia, mettendo in atto una nuova opera di rappresentazione della città che includa gli elementi e le evidenze emerse al fine di incontrare le esigenze ricreativo-spirituali della società attuale. Un successivo coinvolgimento della Città di Venezia in una mirata attività di comunicazione sui canali ufficiali della destinazione Venezia può offrire la possibilità di raggiungere anche i turisti estivi *city-hoppers*, promuovendo, al tempo stesso, un turismo più responsabile e consapevole a beneficio di tutta la città.

È essenziale però fare in modo che questi luoghi non perdano la loro identità e ragione di essere, in quanto i turisti, quando incontrano gli spazi sacri, hanno un forte interesse per un'autentica esperienza del luogo (Bremer, 2006) e sostenere e guidare il pubblico ad adottare un atteggiamento autentico verso il luogo, permette di sviluppare in esso una consapevolezza del suo profondo significato simbolico (Cresswell, 2005). Una futura estensione dello studio delle esperienze di co-visita a tutte le realtà religiose minori di interesse turistico può condurre ad individuare altre specifiche istituzioni e realtà del territorio per nuove e proficue sinergie, finalizzate al recupero di identità storiche e territoriali e alla definizione di processi di valorizzazione integrata che contribuiscano alla salvaguardia del patrimonio stesso. Infine, valorizzare i luoghi sacri con adeguamento dell'offerta al turismo religioso *light* può aiutare il processo di mitigazione dell'*overcrowding* a Venezia, il quale, per le sue caratteristiche emerse anche in questo studio, contribuisce a redistribuire non solo i flussi turistici nello spazio, ma anche le risorse economiche fondamentali per preservare il patrimonio religioso minore.

#### Bibliografia

- Airbnb, *Healthy Travel and Healthy Destinations Report*, 2018 ([news.airbnb.com/wp-content/uploads/sites/4/2018/05/Healthy-Travel-and-Healthy-Destinations.pdf](https://news.airbnb.com/wp-content/uploads/sites/4/2018/05/Healthy-Travel-and-Healthy-Destinations.pdf)).
- Assessorato al turismo del Comune di Venezia, *Annuario Turismo 2019*, Venezia, 2020.
- Bertocchi D. e altri, *Venice and Overtourism: Simulating Sustainable Development Scenarios through a Tourism Carrying Capacity Model*, in «Sustainability», 2020, 12.
- Bremer T.S., *Sacred Spaces and Tourist Places*, in Timothy D.J., Olsen D.H. (a cura di), *Tourism, Religion and Spiritual Journeys*, Routledge, 2006.
- Cavana P., *The Issue of Redundant Places of Worship*, in «Stato, Chiese e pluralismo confessionale», 2012.
- CEI, *Norme per la tutela e la conservazione del patrimonio storico-artistico della Chiesa in Italia*, 14 giugno 1974.
- Cresswell T., *Place: A Short Introduction*, Malden, Blackwell Pub, 2004.



- Cugini A., *Religious Tourism and Sustainability: From Devotion to Spiritual Experience*, in Grasso F., Sergi B.S. (a cura di), *Tourism in the Mediterranean Sea*, Bingley, Emerald Publishing Limited, 2021.
- Ingersoll R., *Sprawltown*, Roma, Meltemi, 2004.
- Lefebvre H., *Le droit à la ville*, Parigi, Anthropos, 1968.
- Marine Roig E., *Religious Tourism versus Secular Pilgrimage. The Basilica of La Sagrada Familia*, in «International Journal of Religious Tourism and Pilgrimage», 2015, 3.
- Olsen D.H., *Management Issues for Religious Heritage Attractions*, in Timothy D.J., Olsen D.H. (a cura di), *Tourism, Religion and Spiritual Journeys*, New York, Routledge, 2006.
- Pontificia Commissione per i beni culturali della Chiesa, *Lettera circolare sulla necessità e urgenza dell'inventariazione e catalogazione dei beni culturali della Chiesa*, 8 dicembre 1999.
- Shackley M., *Sacred World Heritage Sites: Balancing Meaning with Management*, in «Tourism Recreation Research», 2001, 26.
- Zukin S., *The Cultures of Cities*, Oxford, Blackwell, 1995.
- Zannini A., *Il turismo a Venezia dal secondo dopoguerra ad oggi*, in «Laboratoire Italien», 2014, 15.

## Una nuova identità per le dimore rurali: sradicamento o conservazione integrata?

Mariateresa Gattullo, Francesca Rinella<sup>1</sup>

### 1. Lo studio delle dimore rurali in Italia: introduzione a una proposta di ricerca

Gli insediamenti rurali rappresentano un tema classico di indagine degli studi geografici che si distinguono per la peculiare sintesi che alla capillare descrizione delle particolarità strutturali e funzionali delle dimore affianca l'analisi dei legami e delle relazioni con le specificità dei generi di vita dei singoli territori.

In un primo periodo, i lavori geografici si presentano come opere monografiche «pionieristiche», nate dall'iniziativa isolata di singoli studiosi, dedicate a casi regionali e subregionali o a forme caratteristiche (Barbieri, Gambi, 1970; Pacione, 1993). Solo qualche tempo dopo, se ne propone una sistematizzazione ad opera di Renato Biasutti: pietra miliare degli studi sulla dimora rurale in Italia, infatti, è il lavoro avviato dall'Autore tra il 1926 e il 1932 al fine di migliorare la conoscenza dell'argomento, definita dallo stesso prolifera ma «lacunosa e frammentaria» e priva di contributi innovativi.

Nel 1938 Biasutti pubblica il volume *La casa rurale in Toscana* – definito da Gambi (1970) come la prima indagine regionale di tipo sistematico – e inaugura una fortunata stagione di studi sugli insediamenti e sulle dimore rurali che avrà una feconda produzione e confluirà in una collana sulla dimora rurale in Italia composta di trenta volumi, ciascuno dedicato a regioni e subregioni della Penisola – l'ultimo volume curato da Manzi e Ruggiero (1987) è dedicato alla casa rurale nella Calabria.

Biasutti dirige la collana per venti anni, poi nel 1957 questa passa sotto la guida di Barbieri e Gambi che nel 1970 pubblicano il volume *La casa rurale in Italia*, una summa del lavoro svolto sino a quel momento. Il testo pone in chiaro come il percorso metodologico ed epistemologico seguito per studiare le dimore rurali sia un'esperienza culturale diversa da tutte le altre impiantate nel corso degli stessi anni. Infatti, se per ogni spazio possono essere indagate: 1) la relazione ecologica – verticale – dei gruppi umani con l'ambiente in cui si insediano e si muovono – natura del terreno, aspetti morfologici, influenza dell'idrografia e del clima, materiali da costruzione –; 2) i legami con la tradizione storica dei luoghi, la distribuzione della popolazione, l'uso del suolo e le forme di proprietà; allo stesso tempo, «di fronte alla diversa realtà delle differenti regioni della penisola è scartato ogni facile e prestabilito schema, e rifiutata ogni generalizzazione» (Gambi, 1970, p. 3).

A partire dagli anni Sessanta del XX secolo le abitazioni rurali vanno incontro ad un processo di defunzionalizzazione e/o abbandono seguito alla progressiva secondarizzazione e terziarizzazione dell'economia. Attualmente sono assai lontane dal quadro sociale, economico e funzionale descritto all'interno dei volumi della collana. Tuttavia, l'esperienza culturale avviata da Biasutti resta importante da un punto di vista metodologico ed epistemologico per studiare il ruolo assunto dalle dimore rurali nell'attuale scenario competitivo territoriale. Considerate un tratto sostanziale dei *milieux* regionali, a partire dagli anni Novanta del XX secolo

<sup>1</sup> Università di Bari «Aldo Moro». Sebbene l'impostazione metodologica sia da considerarsi comune, i paragrafi 1 e 2 sono da attribuirsi a M. Gattullo, i paragrafi 3 e 4 a F. Rinella.

esse acquistano nuova centralità come elementi identitari dotati di unicità che legano le comunità ai luoghi di vita e, se da una parte conquistano la qualità di beni culturali da tutelare e salvaguardare all'interno del sistema paesaggio (Raffestin, 2005), dall'altra sono investite da una serie di forme di riqualificazione e da trasformazioni significative finalizzate al riuso. Queste ultime, a volte servono a potenziare la funzione originaria della dimora, mentre in altri casi ne ibridizzano «le forme, le funzioni e il senso» rispetto alla ruralità e alle comunità locali, dando vita ad una intensa trasformazione del paesaggio e del territorio che passa attraverso processi di radicamento e/o sradicamento territoriale.

Riprendendo l'impostazione metodologica ed epistemologica degli studi classici sulle dimore rurali in Italia, si potrebbe giungere alla costruzione di nuove tassonomie che, pur tenendo conto della forma delle abitazioni rurali, puntino soprattutto a porre in luce la differenziazione spaziale, regionale e subregionale, proprio rispetto alle attuali funzioni e al senso che a tali manufatti è attribuito dagli attori all'interno della continua riorganizzazione degli spazi rurali. La dimora rurale, di fatto, per la sua natura di bene immobile, ha radici fisse nel patrimonio; le nuove funzioni, e il senso del luogo che da esse è generato, invece, divengono manifestazione di un nuovo radicamento di processi che possono essere identitari o neg-identitari, conformi o non conformi alla vocazione dei luoghi. L'obiettivo è quello verificare se in tali spazi la riattribuzione di funzioni alle masserie origini forme di radicamento territoriale – *territorial embedment*<sup>2</sup>.

Per procedere in questa direzione, si può mutuare uno schema proposto da Rota (2014) per lo studio del radicamento territoriale delle multinazionali, al fine di constatare se, nei diversi contesti subregionali, la rifunzionalizzazione delle masserie generi processi riconducibili a: 1) ancoraggio – *anchorage*: in cui l'appartenenza ad un dato sistema territoriale si crea come conseguenza del processo di localizzazione di nuove funzioni. In questo caso i legami che si instaurano sono deboli e la condizione è facilmente reversibile; 2) radicamento semplice – *embeddedness*: situazione intermedia in cui le funzioni sono radicate localmente, ma con il solo riferimento ad alcune dimensioni che caratterizzano il territorio; 3) radicamento territoriale – *territorial embedment*: condizione di intensa interazione reciproca e massima integrazione tra nuove funzioni e tra nuove funzioni e diverse dimensioni del sistema locale – economico, sociale, istituzionale, culturale e politico. Come evidenzia l'autrice, il radicamento, sia esso semplice o territoriale, è il frutto di una territorializzazione spontanea o programmata e corrisponde ad una condizione «facilmente non reversibile» (Rota, 2014, p. 121): anche dopo che le condizioni favorevoli, che hanno determinato l'investimento di capitali materiali e immateriali si modificano, la localizzazione delle funzioni radicate è conservata. La funzione radicata diviene «segno» del territorio espressione di un'«opera, corale, coevolutiva, che cresce nel tempo» (Magnaghi, 2010, p. 17).

Una prima indagine impostata su tale percorso è stata condotta sulle masserie di Puglia (Gattullo, 2017), dimore rurali autoctone tipiche dell'Italia meridionale, che corrispondono per lo più al grosso casamento rurale degli ex feudi (Spano, 1970). Le masserie costituiscono una fittissima rete di manufatti che innerva l'intera regione. Tale distribuzione è indicativa del ruolo strategico avuto nel presiedere all'organizzazione della vita nei campi che però si differenzia sostanzialmente all'interno delle partizioni subregionali. Prendendo come riferimento il volume sulle dimore rurali in Puglia curato da Colamonico (1970), si sono monitorati alcuni dei processi in atto, connessi a diversi percorsi che hanno preso vita all'interno delle subregioni tradizionali indicate dall'autore<sup>3</sup> ed è stata rivolta particolare attenzione alla rigenerazione, riuso e riqualificazione orientata alla ricettività turistica che trova nel World Wide Web uno spazio privilegiato per leggere la dimensione di una costruzione identitaria e/o neg-identitaria della nuova vita delle masserie.

<sup>2</sup> La letteratura sul tema del radicamento si presenta ampia e articolata, si rimanda per approfondimenti a Dansero, Lucia, Rossi, Toldo (2017); Governa (2005); Granovetter (1985); Hess (2004); Polany (1944; 1992).

<sup>3</sup> Il volume della collana dedicato allo studio della dimora rurale pugliese individua all'interno della Puglia i seguenti otto spazi di differenziazione della dimora rurale definiti in funzione dei caratteri fisici, antropici, agricoli e rurali propri delle subregioni tradizionali: il Gargano, il Tavoliere di Puglia, il Subappennino Dauno, la fascia costiera barese, le Murge Settentrionali, la Murgia dei Trulli, il Tarantino nord-occidentale, la Penisola Salentina.

## 2. Il sistema masserizio pugliese e il suo percorso di transizione verso nuove forme di possibile radicamento

Tradizionalmente, il concetto di radicamento – *embeddedness* – concentra l'attenzione su una serie di dimensioni immateriali del territorio che condizionano le scelte economiche delle imprese (Hess, 2004), tuttavia come sottolinea Rota (2014) è necessario ripensare il radicamento tenendo in debito conto anche il ruolo svolto dalle componenti immobili del territorio come nel caso delle dimore rurali. Queste ultime costituiscono, infatti, «risorse e fattori immobili, cioè insieme di caratteristiche e di specificità territoriali strettamente connesse ai luoghi» la cui ri-funzionalizzazione e ri-qualificazione accendono i riflettori su una serie di mutamenti economici-sociali-culturali che «attestano il cambiamento nella percezione dello spazio e degli stessi rapporti che la società e gli individui intrattengono con esso» (Governa, 2005, p. 76). In questa prospettiva esse divengono espressione di un processo di cambiamento in atto nell'organizzazione territoriale che passa, come evidenzia Governa (2005), attraverso un cambiamento della modalità di azione dei soggetti locali e conduce a nuove forme di radicamento o ancoraggio a livello locale.

In Puglia, il sistema masserizio nell'ultimo cinquantennio è andato incontro a trasformazioni significative: alla fase di abbandono durata un ventennio, che ha dominato lo scenario dagli anni Settanta sino agli anni Novanta del XX secolo, è seguita una fase di riscoperta in cui l'interesse per questi manufatti li ha visti al centro di differenti interventi da parte degli attori locali. In questo caso, parlare di radicamento territoriale significa andare a verificare la condizione attraverso cui gli attori – imprese e/o istituzioni – sviluppano con «l'ambiente relazioni stabili che coinvolgono tutte le dimensioni del territorio: sociale, istituzionale, culturale e politica» (Rota, 2014, p. 121) attraverso il riuso delle masserie.

Un *input* iniziale verso la riscoperta di questi elementi immobili del patrimonio territoriale è stato dato da alcune iniziative dell'Ente regionale: queste hanno riaperto i riflettori sulle masserie e più in generale sui manufatti della civiltà contadina e hanno dato il via a interventi di protezione, ristrutturazione, riqualificazione e riuso impostati in un'ottica sistemica e non più atomistica (cfr. Gattullo, Rinella A., Rinella F., 2014; Gattullo, 2017). Tali interventi hanno agevolato soprattutto l'uso a fini ricettivi e pararicettivi delle dimore rurali autoctone che potremmo definire presenti in maniera diffusa in tutta la regione, anche se con maggiore intensità nelle località di forte attrattività turistica. Difatti, la valorizzazione e rifunzionalizzazione delle masserie tende a differenziarsi all'interno delle diverse subregioni fisiche tradizionali della Puglia individuate da Colamonico (1970), definendo in ciascuna delle unicità che rispecchiano il rapporto tra identità e luoghi. In particolare i processi di riuso e riqualificazione sembrano differenziarsi spazialmente sia in relazione a quei caratteri del «mondo fisico e dell'attività umana», sia rispetto alle dinamiche sociali-economiche e culturali, sia in funzione della diversità degli attori preposti a tali processi che, di volta in volta, definiscono il «senso» del luogo masseria.

Tuttavia, nel corso del tempo quest'ultima sembra aver acquisito immagine vigorosa a scala locale e sovralocale soprattutto come struttura ricettiva di lusso, inserita all'interno dei circuiti del turismo esperienziale. L'attenzione nei confronti delle masserie pugliesi si è ulteriormente accentuata dopo che la prestigiosa selezione dei 52 *Places to go* del New York Times nel 2019 ha segnalato proprio la Puglia al diciottesimo posto per le «masserie, antichi casali fortificati tipici della regione, che vengono trasformati in boutique hotel» ([www.newyorktimes.com](http://www.newyorktimes.com)).

## 3. Una metodologia di ricerca per valutare la nuova vita delle dimore rurali pugliesi

L'idea dei Boutique Hotels, definita dall'architetto Stefano Pediconi come «Boutique Concept» (2019), rappresenta sicuramente un nuovo modo di intendere un hotel. Dopo essersi affermata nel corso degli anni Ottanta grazie all'imprenditore statunitense Ian Schrager in grandi città come New York, San Francisco e Londra, questa tipologia di albergo si è diffusa nel resto del mondo e, ad oggi, fa riferimento a piccoli hotel di lusso, con un ambiente peculiare e accogliente che si differenziano dai grandi hotel in quanto si tratta di alloggi esclusivi che devono rispettare determinati standard per dimensioni, arredamento e servizi offerti. Nella maggior parte dei casi, infatti, si tratta di hotel indipendenti, con un orientamento *Tailor-made*, ossia in grado di garantire l'offerta di servizi su misura, personalizzati, capaci di soddisfare qualsiasi esigenza del turista e di offrire un soggiorno unico; inoltre, essi sono caratterizzati da un impareggiabile senso di autenticità dal momento che il contesto in cui sono inseriti, urbano o rurale che sia, è ricco di sapore locale e capace di trasmettere un forte senso del luogo.

Quest'ultimo aspetto ci aiuta a comprendere come mai alcune masserie pugliesi siano state effettivamente trasformate in boutique hotel o in hotel di charme. La domanda che ci si è posti è se tale «conversione» abbia consentito a queste strutture di continuare a comunicare un «forte senso del luogo» originando forme di radicamento territoriale – *territorial embedment*.

Per rispondere a questa domanda abbiamo deciso di utilizzare internet come terreno di indagine. La rete e il web delimitano oggi uno dei luoghi deputati alla formazione dell'immagine turistica: partendo dalla consapevolezza che «lo spazio turistico è prima di tutto un'immagine» (Miossec, 1977, p. 55) soggettiva, influenzata dall'età, dalle informazioni, dall'esperienza culturale, ecc., basata non solo su dati di fatto, ma anche su intuizioni, emozioni, nostalgie e sensazioni, si è cercato di cogliere l'immagine turistica che delle masserie pugliesi viene offerta attraverso i siti digitali delle stesse.

In particolare in questo lavoro, che rappresenta una ricerca preliminare, abbiamo considerato 37 masserie, individuate facendo riferimento a quelle riportate nel sito internet [www.charmingpuglia.com](http://www.charmingpuglia.com), ideato e creato dalla Royal Travel Jet Sardegna S.r.l., un tour operator online specializzato in vacanze di lusso in Italia che dichiara in maniera esplicita di avere come obiettivo prioritario quello di dar voce alle peculiarità che caratterizzano ogni regione: per questo esso non si limita ad una selezione dei migliori hotel, ville e masserie di ogni regione, ma mira alla offerta di un'«Esperienza Charming completa», capace di far vivere appieno la destinazione scelta, considerando il soggiorno in hotel non il fine della vacanza, ma il punto di partenza di un viaggio alla scoperta del territorio e della sua identità. Sicuramente tale scelta appare perfettamente in linea con le nuove strategie del mercato turistico che focalizzano la propria attenzione sulla vendita non più di «luoghi dove andare», ma di vere e proprie «destinazioni da vivere» (MIBACT, 2016), capaci di soddisfare le esigenze di quei turisti definiti «esperienziali» (Ferrari, 2006; Rossi, Goetz, 2011) o «empirici» (Lemmi, 2009) che non intendono più essere banali spettatori, ma desiderano entrare in sintonia con il territorio, scoprirne l'identità vivendo esperienze emozionali.

Aperto la *home page* del sito [www.charmingpuglia.com](http://www.charmingpuglia.com), selezionando la voce masserie, si apre un elenco di 37 di queste strutture concentrate prevalentemente nel Salento – Lecce 43,3%; Brindisi 37,8%; Taranto 8,2% –, ossia un'area già interessata da un consistente sviluppo del fenomeno turistico, seguita dalle province di Bari – 8% – e Foggia – 2,7%.

Per ciascuna masseria vengono fornite indicazioni relative alla disponibilità, all'ubicazione, alla descrizione delle camere, del ristorante, dei diversi servizi disponibili, delle offerte, il tutto accompagnato da un ricco corredo fotografico, mentre scarsi risultano i riferimenti al territorio, a differenza di quanto dichiarato nella *home page*, così come non esiste un *link* che consenta un immediato collegamento al sito ufficiale delle masserie. A questo punto, ispirandoci ad una metodologia già applicata in precedenti studi (Gattullo, 2008; Mimmo, Palma, 2001; Mimmo, Rinella F., 2005; Gattullo, Rinella A., Rinella F., 2015) abbiamo proceduto scegliendo Google come motore di ricerca e formulando la *query* corrispondente alla parola «masseria» seguita dal nome delle 37 masserie riportate nel sito [www.charmingpuglia.com](http://www.charmingpuglia.com).

La classificazione dei contenuti è stata realizzata attraverso la costruzione di una griglia di valutazione suddivisa in 4 macroclassi: accessibilità, relazioni, offerta turistica, rappresentazione del *milieu*. In questo lavoro la nostra attenzione si focalizza in particolare sull'analisi dell'ultima macroclasse per cercare di verificare se servendosi della tecnologia Internet i gestori delle masserie boutique hotel riescano a fornire «un'immagine vigorosa» (Lynch, 1960) della dotazione, ossia dei sedimenti materiali e culturali che compongono il *milieu* e verificare se in tali spazi la ri-attribuzione delle funzioni alle masserie sia stata in grado di originare forme di radicamento territoriale.

#### 4. Le masserie pugliesi tra processi di ancoraggio, radicamento semplice e radicamento territoriale

L'analisi dei contenuti relativi alla macroclasse «rappresentazione del *milieu*» ha rivelato che nei siti delle 37 masserie si attribuisce grande rilievo al corredo fotografico – in tutti i siti sono presenti delle vere e proprie gallerie fotografiche –, cui talvolta si affianca anche la presenza di video, all'enogastronomia, alla narrazione – sebbene nella maggior parte dei casi superficiale – della storia delle masserie, mentre raramente ci si sofferma sulla descrizione dei beni materiali e immateriali del territorio o su possibili itinerari da far percorrere ai turisti.



Da questa indagine preliminare emerge come nella maggior parte dei casi la rifunzionalizzazione delle masserie abbia generato un processo di ancoraggio: gli imprenditori sembrano impegnati ad offrire ad una clientela di nicchia una serie di servizi esclusivi che non discendono dalle potenzialità dei luoghi che fungono semplicemente da contenitori: spesso si utilizzano come punti di forza delle forme atipiche di offerta – yoga, spa, campi da golf. I legami con il territorio risultano deboli e le scelte sembrano espressione di un processo che si presenta potenzialmente reversibile dal momento che l'impresa potrebbe nel tempo non avere più interesse a mantenere questa localizzazione.

In altri casi ci troviamo in presenza di un processo di radicamento semplice: le nuove funzioni attribuite alle masserie e i processi di territorializzazione che ne conseguono sono radicati localmente ma, ad oggi, sembrano far riferimento solo ad alcune dimensioni che caratterizzano il territorio come la valorizzazione delle qualità ambientali, la descrizione di beni culturali, la proposta di itinerari ben strutturati nel territorio regionale, l'organizzazione di serate dedicate alla Puglia o la narrazione della storia e della struttura architettonica delle masserie di cui, però, non si evidenzia l'originale funzione.

Non mancano situazioni in cui, invece, siamo vicini ad un processo di radicamento territoriale: le masserie non si configurano semplicemente come strutture ricettive, ma conservano un legame forte con la loro funzione originaria e quindi con il mondo rurale evidenziato dalla volontà di mostrare concretamente in che modo si produce all'interno della struttura; regalare ai clienti un'esperienza unica di vita in campagna; sottolineare quanto il processo di ristrutturazione fisica delle masserie sia avvenuto nel pieno rispetto della loro struttura originaria trasformando una stalla in ristorante ma facendone allo stesso tempo un museo della civiltà contadina; proporre esperienze legate alle specificità dei luoghi come un tour nelle serre di aloe o una *wine experience* con i vini prodotti in azienda; offrire laboratori con il maestro impagliatore o con il mosaicista; organizzare una passeggiata guidata nei propri giardini o negli orti con la raccolta diretta dei prodotti della terra; pianificare delle lezioni di cucina tipica pugliese. In tali contesti emerge la volontà di offrire servizi di alto rango a clienti particolarmente esigenti che, però desiderano vivere fino in fondo l'esperienza della vita in masseria, una struttura che si configura come un elemento che presiede ad un nuovo sistema territoriale in cui il mondo rurale si fonde con un'altra vocazione dei luoghi, quella ricettiva.

Dunque in questi ultimi casi si può parlare di vero e proprio radicamento territoriale evidenziato dalla volontà da parte dei gestori delle masserie di favorire l'interazione e l'integrazione tra funzioni nuove e tradizionali favorendo un processo di rinnovamento della dotazione materiale e immateriale e avviando, quindi, il passaggio da un'azione semplicemente localizzata ad una territorializzata capace di valorizzare non solo le masserie, ma l'intero patrimonio rurale pugliese (Gattullo, 2017).

## Bibliografia

- Barbieri L., Gambi G. (a cura di), *La casa rurale in Italia*, Firenze, Olschki, 1970.
- Biasutti R., *La casa rurale in Toscana*, Firenze, Olschki, 1938.
- Charming Puglia, [www.charmingpuglia.com](http://www.charmingpuglia.com) (ultimo accesso, maggio 2021).
- Colamonico C., *La casa rurale nella Puglia*, Firenze, Olschki, 1970.
- Dansero E. e altri, *Dopo la grande crisi: l'Italia e l'economia globale tra radicamento e sradicamento socio-territoriale*, in AA.VV., (S) *radicamenti*. Memorie Geografiche, NS15, Firenze, Società di Studi Geografici, 2017, pp. 9-12.
- Ferrari S., *Modelli gestionali per il turismo come esperienza. Emozioni e polisensorialità nel marketing delle imprese turistiche*, Padova, Cedam, 2006.
- Gambi G., Renato Biasutti e la ricerca sopra le dimore rurali in Italia, in Barbieri L., Gambi G. (a cura di), *Op. Cit.*, 1970, pp. 1-3.
- Gattullo M., *Dentro la "rete". Osservazioni sulla virtualizzazione di spazi, luoghi e territori*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», 2008, XIII, I, pp. 367-398.
- Gattullo M., *Le dimore rurali tra sradicamento e "nuove radici". Un percorso teorico e alcune evidenze empiriche*, in AA.VV., (S) *radicamenti*. Memorie Geografiche, NS15, Firenze, Società di Studi Geografici, 2017, pp. 721-730.
- Gattullo M., Rinella A., Rinella F., *Coltivare l'amor loci. Le masserie dell'Alta Murgia tra perdita di "senso" e nuovi percorsi di valorizzazione*, Bari, WIP Edizioni, 2014.
- Gattullo M., Rinella A., Rinella F., *L'immagine pubblica del turismo enogastronomico delle regioni italiane: nuove "idee di viaggio" per sapori e profumi tradizionali ?*, in «Annali del turismo», 2015, IV, 1, pp. 51-70.

- Governa F., *Territorialità e azione collettiva: Radicamento e ancoraggio dei sistemi locali territoriali*, in Vinci I. (a cura di), *Il radicamento territoriale dei sistemi locali*, Milano, FrancoAngeli, 2005, pp. 75-88.
- Granovetter M., *Economic Action and Economic Structure: The Problem of Embeddedness*, in «American Journal of Sociology», 1985, 91, 3, pp. 481-510.
- Hess M., *Spatial Relationships? Towards a Reconceptualization of Embeddedness*, in «Progress in Human Geography», 2004, 28, 2, pp. 165-186.
- Lemmi E., *Dallo "spazio consumato ai luoghi ritrovati". Verso una geografia del turismo sostenibile*, Milano, FrancoAngeli, 2009.
- Lynch K., *L'immagine della città*, Venezia, Marsilio, 1964.
- Magnaghi A., *Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo*, Torino, Bollati Boringhieri, 2010.
- MIBACT, *Piano Strategico di Sviluppo del Turismo 2017-2022* ([www.beniculturali.it/mibac/multimedia/MiBAC/documents/1481892223634\\_PST\\_2017\\_IT.pdf](http://www.beniculturali.it/mibac/multimedia/MiBAC/documents/1481892223634_PST_2017_IT.pdf)).
- Mimmo M.C., Palma E., *Funzioni pubbliche e città "digitali". Una valutazione comparativa dei venti capoluoghi regionali*, in Rinella A. (a cura di), *Funzioni pubbliche e città "digitali": esperienze a confronto*, Bari, Wip Edizioni Scientifiche, 2001, pp. 23-48.
- Mimmo M.C., Rinella F., *Dal mare alla "rete": il turismo dei comuni adriatici italiani*, in Cardinale B. (a cura di), *Atti del Convegno «Sviluppo glo-cale e società nei Paesi del sistema adriatico». Memorie della Società Geografica Italiana*, LXXVII, Roma, Società Geografica Italiana, 2005, pp. 401-414.
- Miossec J.M., *L'image touristique comme introduction à la géographie du tourisme*, in «Annales de Géographie», 1977, 86, 473, pp. 55-70.
- New York Times, [www.newyorktimes.com](http://www.newyorktimes.com) (ultimo accesso, maggio 2021).
- Pacione M., *Geografia degli spazi rurali. Insediamenti, risorse, nuova qualità della vita*, Milano, Unicopli, 1993.
- Pediconi S., *Boutique Concept: l'hotel del futuro punta sulla personalizzazione*, 2019 ([www.gpsstudios.it](http://www.gpsstudios.it)).
- Polany K., *The Great Transformation. The Political and Economic Origins of our Time*, Boston, Beacon Press, 1944.
- Polany K., *The Economy as Instituted Process*, in Granovetter M., Swedberg R. (a cura di), *The Sociology of Economic Life*, Boulder, Westview Press, 1992, pp. 29-51.
- Raffestin C., *Dalla nostalgia del territorio al desiderio di paesaggio. Elementi per una teoria del paesaggio*, Firenze, Alinea, 2005.
- Rossi A., Goetz M., *Creare offerte turistiche vincenti con Tourist Experience Design*, Milano, Hoepli, 2011.
- Rota F.S., *Il radicamento territoriale delle multinazionali. Concettualizzazioni e evidenze empiriche*, in *Memorie Geografiche*, Società di Studi Geografici n.s. 9, Firenze, FUP, 2014, pp. 119-130.
- Spano B., *La masseria meridionale*, in Barbieri L., Gambi G. (a cura di), *Op. Cit.*, 1970, pp. 271-290.

## Un percorso di valorizzazione e fruizione dei paesaggi cinematografici della Capitanata

Rosanna Russo<sup>1</sup>

### 1. Introduzione

La scoperta della Puglia da parte del cinema risale già ai primi del Novecento, anche se solo nella sua seconda metà si comprende che questa è una regione fortemente cinematografica, nonostante sia troppo lunga morfologicamente e scomoda da percorrere per fare riprese, portare materiali necessari per allestire set e ospitarne i protagonisti. È soltanto nel nuovo millennio che la Puglia diventa l'Eldorado di numerose *location* cinematografiche e televisive, a dimostrazione non solo che il cinema l'ha scoperta, ma che ormai non molla più la presa dai suoi paesaggi mozzafiato. Un'attrazione fatale, dunque, quella tra la Puglia e il cinema, che ha portato la Regione a stanziare molti fondi, dai quali hanno avuto origine l'Apulia Film Commission e l'Apulia Film Fund, presenti in tutte le manifestazioni e i festival dedicati al cinema. Vanno ricordati, inoltre, Pugliapromozione, ente strumentale della Regione Puglia, volto a promuovere il turismo locale e il cineturismo, e il Cineporto di Foggia, spazio polifunzionale predisposto per accogliere produzioni cinematografiche, televisive e radiofoniche e molto altro. Se le province di Bari e Lecce fino a qualche tempo fa sono state quelle più sfruttate a livello di ambientazione cinematografica, quella di Foggia è riuscita nel 2021 ad avere un'annata record con ben sette film ivi girati. La Capitanata offre infatti una varietà di paesaggi, la cui bellezza, pur essendo già stata apprezzata dal mondo della produzione cinematografica, meriterebbe un potenziamento. I colori del Gargano selvaggio e prorompente, il fascino arcano delle isole Tremiti, l'insolito paesaggio lacustre di Lesina e Varano e della riviera sipontina, le montagne del Subappennino, la pianura brulla e assolata del Tavoliere sono soltanto alcune delle bellezze di questa generosa terra, che si presenta come uno scrigno custode di molti tesori paesaggistici, che l'occhio attento e appassionato della cinematografia ha saputo cogliere. La provincia di Foggia possiede dunque un territorio vario, cangiante, multiforme, che è qualcosa di unico e irripetibile: proprio in questa varietà risiede la sua vera identità. Raccontarne le bellezze paesaggistiche attraverso alcune delle più importanti pellicole cinematografiche ivi realizzate è l'obiettivo principale di questo contributo, che prenderà in esame prima i set cinematografici del Gargano e delle isole Tremiti, poi dei Monti Dauni e del Tavoliere. Un percorso di valorizzazione e fruizione delle bellezze paesaggistiche della Capitanata attraverso film vecchi e nuovi che hanno fatto la storia del cinema italiano e non solo, un patrimonio culturale che attende di essere ulteriormente attenzionato, promosso, tutelato e valorizzato, perché racchiude luoghi che raccolgono secoli di storia, cultura e tradizioni, il cui valore va ben oltre la pura e semplice bellezza naturale.

<sup>1</sup> Università di Foggia.

## 2. Geografia e cinema: alcune brevi considerazioni

Le relazioni fra geografia e cinema si basano sul presupposto che l'analisi spaziale può ricorrere all'aiuto di fonti indirette, che offrono alla geografia una nuova visione della realtà basata sullo spazio vissuto ed interpretabile (Frèmont, 1976; Lando, 1993). Un film non è solo un racconto, ma è anche la creazione e la rielaborazione, sia visiva che sonora, di un tempo e uno spazio che, uniti al racconto, riescono ad offrire molteplici sensazioni e emozioni. Inteso così il film si presta ad essere uno strumento fondamentale dell'interpretazione geografica, perché viene utilizzato non solo per raccontare storie e vicende umane, ma anche per descrivere, leggere e analizzare i paesaggi derivanti dall'interazione uomo-natura (Corna Pellegrini, 2003). Inoltre, il cinema è anche utile alla geografia perché fornisce dati utili a ricostruire il modo in cui un determinato territorio si è evoluto (Fantuzzi, Gazerro, 2002). La fonte cinematografica è pertanto uno strumento per lo studio del rapporto con i luoghi, in quanto isola e mette in evidenza solo specifici aspetti della realtà, consentendo di conseguenza a colui che osserva un approccio totalmente diverso rispetto a quello abituale (Fornara, 2001; Raoulx, 2009). Il cinema, sin dalla sua nascita, ha filmato un'enorme quantità di paesaggi, che sono diventati elementi essenziali e ricorrenti nelle pellicole dei vari periodi storici. Il paesaggio cinematografico (dell'Agnese, 2009), così come quello letterario o culturale, rientra in un genere che ha riferimenti locali ben precisi e studiati oltre ad un proprio linguaggio specifico. Se il cinema viene tolto dal contesto in cui è prodotto, ossia viene decontestualizzato, si apre a diverse possibili interpretazioni e letture, talvolta fra di loro contrastanti, che sono quella del produttore e quella del pubblico. Ciò significa che anche i luoghi scelti nelle pellicole possono assumere tutta una serie di significati simbolici condivisibili o meno. La geografia inizia a studiare i paesaggi cinematografici una trentina di anni fa e a utilizzare lo strumento filmico, inteso prevalentemente nel senso di documentario, come strumento di supporto sia nell'attività didattica (Valussi, 1965) che di ricerca, perché esso è in grado di fornire numerosi spunti di analisi e riflessione oltre a consentire di scorgere elementi paesaggistici particolari che sarebbero sfuggiti alla semplice osservazione (Corna Pellegrini, 2003; dell'Agnese, 2006). Nel Novecento le immagini cinematografiche si evolvono, aumentano di numero e tipologia soprattutto relativamente ai paesaggi, mostrando così allo spettatore di avere la possibilità di muoversi in spazi immensi e fino ad allora sconosciuti. Gli artisti della macchina da presa hanno capito che i luoghi di ambientazione e il set sono componenti essenziali per realizzare un buon prodotto cinematografico. Attualmente l'ambiente viene identificato con il termine inglese *location* – che significa anche ubicazione, luogo, località, esterno – che sta ad indicare nel linguaggio cinematografico uno o più luoghi usati per le riprese di un film. I luoghi diventano così importanti da assumere essi stessi la parte dei veri protagonisti nei film.

## 3. I paesaggi cinematografici della Capitanata

Lungi dal voler fornire un lungo elenco di tutte le ambientazioni cinematografiche e televisive realizzate in Capitanata, si è scelto di analizzare solo quelle più rappresentative della bellezza paesaggistica di questo territorio, tenendo presente la qualità della pellicola selezionata e la presenza di attori e registi di acquisita fama. Il promontorio garganico e le isole Tremiti sono stati più volte meta prediletta delle troupe cinematografiche. Il Gargano viene scoperto dalla cinematografia nel 1912, anno in cui viene girato il primo documentario in formato 35 mm, della durata di dodici minuti, prodotto dalla Società Italiana Cines di Roma. Ambientato a Manfredonia, come si evince dal titolo *Manfredonia, Southern Italy*, questo documentario è rimasto sconosciuto in Italia perché destinato al mercato estero. A soli diciassette anni di distanza dalla nascita del cinema, che risale al 1895, Manfredonia ospita il primo set cinematografico, seppur per un documentario, visto che nel 1912 non esisteva ancora il cosiddetto cinema narrativo: siamo agli albori del cinema italiano. Il paesaggio cittadino è il vero protagonista di questo documentario che fa parte di una serie dedicata alle località turistiche italiane e viene proiettato in Francia, Gran Bretagna e Stati Uniti d'America. Il primo vero film muto ad essere girato sul Gargano è «L'intrusa. Una straniera a San Menaio» del 1927. La pellicola, prodotta dalla «Garganica Film» di Lucera e diretta da C. Louis Martini, nasce col titolo «La casa sotto gli aranceti» al fine di pubblicizzare le bellezze paesaggistiche di San Menaio. Nel 1954 esce «Il figlio dell'Uomo (Ecce homo)», film religioso sulla Passione di Cristo di V. Sabel, realizzato in bianco e nero. Tutti gli esterni sono stati girati tra Peschici e Rodi

Garganico e nella lavorazione prende parte attiva la popolazione locale. Nel 1958 viene girato «La legge» di J. Dassin, che ha come protagonisti tre mostri sacri della cinematografia italiana e internazionale: M. Mastroianni, G. Lollobrigida e l'attore francese Y. Montand. Questa pellicola di genere drammatico, distribuita negli Stati Uniti nel 1959, è tratta dall'omonimo romanzo «La legge» di Vailland, che funge da soggetto e la cui originaria ambientazione si svolge in Corsica. I centri storici di Carpino, San Menaio, Rodi Garganico, Peschici e Ischitella ben sorreggono la drammaticità degli eventi narrati nel film con i loro stretti vicoli a strapiombo sui panorami sottostanti e sul mare Adriatico. Nel 1964 esce un altro film drammatico di produzione britannica «Il sole scotta a Cipro», girato per gli interni ai Pinewood Studios di Londra e per le riprese in esterno sul Gargano, precisamente fra i comuni di Monte Sant'Angelo, Manfredonia e Mattinata, al fine di ricreare le atmosfere delle isole del Mediterraneo. Nel 1965 viene girato tra Lesina e Sannicandro, il documentario «L'antimiracolo» di E. Piccon, premiato alla XXVI Mostra del Cinema di Venezia con la targa «Leone di San Marco». Piccon per realizzarlo si trasferisce sul Gargano e recluta attori non professionisti scelti sul luogo, ascolta e raccoglie storie dalla viva voce della gente e poi le rimette in scena conservando come lingua il dialetto locale. Obiettivo fondamentale del regista è raccontare polemicamente una fetta d'Italia meridionale degli anni Sessanta<sup>2</sup>, distante dal boom economico, in cui i destini di contadini e pescatori, protagonisti del film, sono legati alla laguna e alla guerra per dominarla, il tutto in mezzo a riti, usanze e a una cultura locale dalle radici molto antiche. Altro film da ricordare è «Non si sevizia un paperino» di L. Fulci, un giallo del 1972 che affronta il tema della violenza sui bambini. È ambientato in Basilicata, ma le scene più importanti sono girate a Monte Sant'Angelo e in Foresta Umbra: in un'atmosfera tra l'arcaico e il gotico, grande importanza assume la musica realizzata dal maestro Ortolani, che unisce a scene violente un sottofondo musicale dolce, volto ad amplificare l'effetto cinematografico. Oltre che per l'argomento trattato e la violenza di talune scene, il film colpisce per l'ambientazione in scorci garganici di straordinaria bellezza: molto accattivanti le scene girate nel quartiere medievale Junno di Monte Sant'Angelo, che con le sue case bianche, arroccate su un pendio ricco di terrazzamenti, fa da sfondo alle scene più inquietanti della pellicola. Ambientato sempre sul Gargano è «La stazione», pellicola del regista S. Rubini, in cui la stazione di San Marco in Lamis è la protagonista assoluta con le sue atmosfere cupe e malinconiche che ben si addicono alla trama. L'imponenza delle vette garganiche e la pianura da cui spunta, quasi come un fungo, la stazione, fanno da ideale scenografia a questa pellicola, dove malinconia, solitudine, speranza d'amore e certezza della separazione si fondono col paesaggio fino a farne un tutt'uno. Distanziata dal nucleo del paese, ai piedi delle montagne, immersa nei campi di grano di cui è ricca la provincia di Foggia, la stazione di San Marco in Lamis vive questo suo momento di notorietà grazie al film di Rubini, le cui origini pugliesi lo hanno portato ad ambientare in questa regione anche altri suoi film, dimostrando così il forte attaccamento alla sua terra e in modo particolare alla «Montagna del Sole». È del 1997 un altro film di Sergio Rubini, «Il viaggio della sposa», che porta in scena il percorso dall'Abruzzo alla Puglia di Porzia – V. Mezzogiorno – e Bartolo – S. Rubini –, i quali, tra le varie tappe, stazioneranno anche a Vieste. Vanno ricordati, inoltre, i vari film e miniserie tv su Padre Pio da Pietrelcina, tra cui merita un'attenzione particolare il kolossal di Abel Ferrara girato tra San Giovanni Rotondo e Monte Sant'Angelo, in cui il regista ritrova quell'autenticità dei luoghi tipica del secolo scorso. Sempre tra le montagne calcaree del Gargano e la sua macchia mediterranea vede l'ambientazione un altro film tv: si tratta di «Vola Sciusciù» girato a Vieste nel 2000. Questa pellicola, prodotta dalla Rai, vede l'esordio in un ruolo drammatico di Lino Banfi, che interpreta la storia di un cinquantenne muto, senza tetto, rimasto con la mente di un bambino e soprannominato Sciusciù, forse realmente esistito a Canosa di Puglia, dove Banfi ha trascorso molti anni della sua vita. Non poteva mancare nel novero anche il recente film horror (2021), proiettato su Netflix, dal titolo «A classic horror story», diretto da R. De Feo e P. Strippoli, che hanno vinto il premio per la miglior regia alla sessantasettesima edizione del Taormina Film Fest. Suggestiva e indovinata l'ambientazione nella Foresta Umbra, che per i suoi colori cupi e ombrosi ben si presta ad ospitare il genere horror. Infine, un breve cenno

<sup>2</sup> Il Sud è una presenza costante in quello che è considerato il «nuovo cinema italiano», che avvia, come sostiene Federico Giordano, una lettura geosimbolica dei territori meridionali. In realtà, si tratta di un cinema che valorizza per la prima volta il paesaggio meridionale, che perde quell'immagine negativa che lo aveva fino ad ora contraddistinto per essere «autorappresentato» e non più individuato come luogo «altro». I nuovi registi riescono a cogliere lo spirito di questi paesaggi meridionali, osservandoli dal loro interno e non più dall'esterno e ad analizzarne alcune categorie estetiche: il pittoresco, il bello, il brutto, l'intreccio di sacro cristiano e pagano e la presenza di alcuni geosimboli, tra cui quello del «ritorno».



anche alla fiction tv «La Sposa», andata in onda su Rai Uno nel gennaio 2022, le cui scene sono state girate tra Roma, Gargano e Piemonte.

Anche le isole Tremiti sono state più volte scelte come set dal cinema italiano e internazionale. La bellezza aspra e selvaggia dei paesaggi naturali delle cinque isole che compongono l'arcipelago tremitese, che rientra nel Parco Nazionale del Gargano, insieme alla loro affascinante storia intrisa di mitologia e leggenda, ha ispirato l'immaginazione di molti cineasti. È il 1961 quando il regista J. Lee Thompson gira alle Tremiti, con un cast sontuoso che vanta attori del calibro di Gregory Peck, Anthony Queen e Irene Papas, il film «I cannoni di Navarone», prodotto dalla Columbia Pictures, che descrive un'azione militare britannica in Grecia durante la Seconda Guerra Mondiale. La vicenda è ambientata in Grecia, tra le isole del Dodecaneso, all'epoca sotto controllo italiano. Si tratta dello stesso scenario dove Gabriele Salvatores ambienterà «Mediterraneo» che gli valse l'Oscar. Ma se l'isola del film italiano di Salvatores esiste davvero, si tratta di Kastellorizo – Castelrosso –, diverso è il caso de «I cannoni di Navarone»: in questo caso l'isola è immaginaria anche se prende in prestito luoghi reali. In realtà il film è stato girato prevalentemente nell'isola di Rodi, ma questa non fu l'unica *location*: parte degli esterni furono girati in Italia, precisamente nelle isole Tremiti, proprio perché molto simili alla Grecia, invece le riprese finali furono girate nell'isola di Tino nel Mar Ligure, mentre i famosi cannoni, ancora ben visibili, furono messi sull'isola di Gorée in Senegal. Si tratta di una serie di luoghi diversi che poi sullo schermo diventano la fantomatica Navarone<sup>3</sup>, il cui nome riecheggia quello di Navarino che si trova però nel Peloponneso. Assistiamo, ancora una volta, ad un fenomeno molto diffuso nel cinema classico, che inventa o sceglie i suoi spazi ad uso e consumo delle storie che narra, mettendo assieme, come in questo caso, luoghi lontani fra loro – Tremiti/Rodi/isola di Tino/isola di Gorée – ma simili per caratteristiche fisico-geografiche – Gargano/Corsica nel film «La Legge», giusto per fare un altro esempio. In molti film, però, si verifica anche il fenomeno contrario: lo spazio non obbedisce più alla storia, ma vuole una sua autonomia e diventa una sorta di nuovo personaggio. Nel 1969 esce, distribuito dalla Warner Bros, il thriller «Violenza al sole. Una estate in quattro» di Florestano Vancini, girato interamente alle Tremiti. Anche il film drammatico «Il Ragazzo di Ebalus» del 1984, opera unica del regista Giovanni Schito, è girato alle Tremiti e descrive le vicende del giovane terrorista Marco, che trova ospitalità nella casa di una donna del posto. Stessa ambientazione per il film «La duchessa di Langeais» (2007) di J. Rivette: si tratta di una coproduzione italo-francese le cui scene sono state girate in luoghi riconoscibili delle isole Tremiti, primo fra tutti l'abbazia benedettina di Santa Maria sull'isola di San Nicola. Merita un breve accenno il film «Isole» di Stefano Chiantini uscito nel 2011, che ambienta l'incontro di tre solitudini alle isole Tremiti. Del 2016 è la commedia italiana «Non c'è più religione», scritta da Luca Miniero: la storia è ambientata in un paese di fantasia, ma in realtà tutte le scene sono girate nell'isola di San Nicola che viene restituita allo spettatore nella sua autentica e selvaggia bellezza. Il tema affrontato è quello del rapporto fra diverse religioni e dell'integrazione sociale. Alcune scene del film sono girate nei centri storici di Manfredonia e Monte Sant'Angelo, ma ruolo di primo piano lo rivestono, per la buona riuscita del film, le isole Diomedee – dal nome del dio greco Diomede che, secondo la leggenda, qui approdò, morì e venne sepolto –, che con le loro rocce calcaree, la rigogliosa macchia mediterranea e i fondali azzurro-verde cristallino, attirano l'attenzione del turismo in generale e del cineturismo in particolare. Da ricordare poi il film fantastico «Wonder woman» uscito nel 2017 e prodotto dalla Warner Bros. Pictures. Le riprese sono state girate in Francia, Gran Bretagna e Italia, in particolare sul promontorio garganico tra Mattinata, Baia delle Zagare e Vignanotica. Il Gargano e le isole Tremiti posseggono dunque, come si evince da questa rassegna di pellicole ivi girate, tutti i requisiti necessari per far diventare le loro risorse ambientali una possibilità di rilancio economico per l'intera provincia di Foggia e per l'attuale mercato turistico regionale.

Anche i paesaggi dei Monti Dauni con la loro particolare bellezza hanno saputo affascinare il mondo del cinema. In questa subregione pugliese vi sono borghi che ben si prestano a ricostruire scene del passato e luoghi

<sup>3</sup> Il film ottiene un notevole successo, tanto da guadagnarsi sette candidature agli Oscar nel 1962, vincendone però solo uno per gli effetti speciali. Ma la memoria del film riecheggia soprattutto nei luoghi in cui fu girato. A Rodi, la baia di Lindos in cui vengono ambientate alcune scene, oggi è conosciuta proprio come baia di Navarone ed è una delle più famose dell'isola greca. Ma non solo, sulla costa orientale vi è anche un'insenatura nota con il nome di Anthony Quinn Bay, che prende il nome dal famoso attore americano che, innamoratosi di questo angolo di costa, decide di comprarlo. Nel 1984, però, la proprietà gli viene confiscata dal governo greco in seguito ad alcune modifiche delle leggi in materia di proprietà privata sui beni d'interesse storico e naturalistico. Se ne conclude che spesso è il cinema a fornire molti dei toponimi, mostrando ancora una volta il solido legame tra cinema e ambiente.

adatti a diventare immaginari e fiabeschi: proprio per questo molti registi, intuendo le molteplici potenzialità di questo territorio, hanno deciso di ambientarvi alcuni dei loro film. Tra questi Mario Martone, che nel film «Noi credevamo» del 2010, ha scelto i castelli di Deliceto e Bovino per ricostruire gli ambienti del Bagno penale di Montefusco in Irpinia, in cui molti patrioti del Regno delle Due Sicilie hanno scontato la prigione. Girato tra l'Italia e la Francia e premiato con il David di Donatello, questo film racconta, in un intreccio tipicamente meridionalista, le vicende di tre ragazzi vissuti nel periodo storico del Risorgimento, avvalendosi di un prestigioso cast di attori. Sempre ambientato a Bovino è il film «Marina» del 2012 che, attraverso le vicende biografiche del cantante Rocco Granata, tratta i temi dell'integrazione, dell'emigrazione e dei conflitti generazionali, inseriti nella bellezza senza tempo di Bovino, che, con le sue case bianche e l'atmosfera rarefatta, assurge a cornice perfetta per il racconto dell'infanzia del protagonista, che nella realtà è ambientata nella Calabria degli anni Cinquanta.

Anche Lucera è stata molto apprezzata come location dal cinema: nel suo castello svevo-angioino il regista P. Festa Campanile ricrea le mura della città di Barletta per girare nel 1976 alcune scene del film il «Soldato di Ventura», che ripercorre in chiave comico-grottesca l'episodio della Disfida di Barletta. Sempre Lucera fa da sfondo, con la piazza principale e la magnifica cattedrale, nel capolavoro del compianto Massimo Troisi «Le Vie del Signore sono Finite» del 1987. Un anno dopo, con M. Placido alla regia, esce la pellicola intitolata «Del Perduto Amore» che narra una storia ambientata nel Subappennino ma girata in Lucania. Altro film che vede protagonista la cornice dei Monti Dauni è «Io non ho Paura» di G. Salvatores, girato nel 2003 e tratto dall'omonimo romanzo di Niccolò Ammaniti. La storia ambientata in Basilicata viene però girata tra i campi di grano della valle dell'Ofanto e le campagne che circondano Candela, riuscendo a ricostruire l'atmosfera della vita contadina della fine degli anni Settanta del Novecento. A Biccari è invece girato il cortometraggio «La Stagione dell'Amore» (2012) di A. Silvestre, che interpreta diverse forme di complessità utilizzando come sfondo i paesaggi innevati del Subappennino. Nel 2009 Volturino diventa *location* del film «Il tempo che tiene» di Francesco Marino, che decide di girarlo proprio nel paese natio. L'autore racconta una storia di occasioni perdute e poi ritrovate, compiendo un atto d'amore nei confronti del paese del vento, del quale ritrae paesaggi sia urbani che naturali. La pellicola ricostruisce la storia delle discriminazioni subite da una transessuale nell'Italia degli anni Sessanta, mostrando un borgo rurale ancora fortemente legato ai valori tradizionali, dove tra paesaggi senza tempo prende vita un inatteso esempio di integrazione. Nel 2013 esce il cortometraggio «Child K», girato tra le sponde del lago artificiale di Occhito e Celenza Valfortore, che per l'occasione veste i panni della cittadina tedesca di Pomssen, dove si svolge l'incredibile storia che racconta gli orrori del programma nazista «Aktion T4». Altro borgo scelto spesso come location cinematografica è Sant'Agata di Puglia, che fa da sfondo alle scene del *road movie* «Cattolica» (2003) di R. Jula e al recente film «Belli Ciao» di G. Nunziante, che vede attori-protagonisti i comici foggiani Pio e Amedeo, i quali interpretano due amici nati e cresciuti a Sant'Agata, che, raggiunta la maggiore età, dividono le loro strade per poi ritrovarsi in una Milano cinica e fluida in un crescendo di avventure tragicomiche che riportano lo spettatore a riflettere continuamente sul tema delle radici e dell'attaccamento al luogo natio. Da questo *excursus* di pellicole girate in questa affascinante subregione pugliese si capisce il perché importanti produzioni cinematografiche si siano interessate a questi paesaggi che rievocano un mondo antico, dove il tempo sembra essersi fermato e che racchiudono una bellezza più intima, fatta di piccole cose e lontana dagli imponenti flussi turistici tipici della Valle d'Itria e del Salento. Anche il Tavoliere ha visto spesso utilizzati i suoi meravigliosi paesaggi in ambito cinematografico. Il film «Gambe d'oro», commedia del regista T. Vasile uscita nel 1958, che vede come attore principale il principe A. De Curtis, in arte Totò, è ambientato a Cerignola – anche se le scene girate al campo sportivo sono state tutte effettuate presso lo stadio «Pino Zaccheria» di Foggia – e racconta le vicende della squadra di calcio dilettantistica del Cerignola, che guadagna la promozione in serie C. Le gambe a cui fa riferimento il titolo del film sono proprio le gambe dei giocatori del Cerignola. Ben visibile è il Duomo Tonti, apprezzato per la maestosa cupola. Nel 2002 esce il film drammatico «Ti voglio bene Eugenio» del regista F. José Fernandez. Si tratta di una pellicola intensa, con una grande interpretazione di G. Giannini, che gli valse il David di Donatello come migliore attore protagonista. *Location* del film è Foggia, di cui sono riconoscibili la Villa Comunale, intitolata a Papa Giovanni Paolo II, il Palazzo dell'Acquedotto Pugliese e la Cattedrale. Anche «A.A.A. Achille», commedia del 2001, uscita nei cinema solo nel 2003, diretta da Giovanni Albanese è quasi interamente girata a Foggia. Si tratta di una storia autobiografica di un ex balzubiente. Sono girate nei dintorni di Foggia alcune

scene di «Mio fratello è figlio unico» di Daniele Luchetti uscito nel 2007. La pellicola, pluripremiata nel 2007 ai David di Donatello – ha ottenuto sia il premio per la miglior sceneggiatura andato a Luchetti, Petraglia e Rulli che quello per il miglior attore protagonista a Elio Germano –, seppur ambientata a Latina, vede le sue scene girate tra Torino e i borghi foggiani Segezia e Cervaro. Altra pellicola che vede ancora Foggia *location* prediletta è «Come il vento»: di genere drammatico-biografico, diretta dal regista Puccioni nel 2013, ha come interpreti Valeria Golino e Filippo Timi. Tra i più recenti film girati a Foggia bisogna ricordare, infine, «L'uomo verticale» diretto dal regista R. Moretto, che affronta il delicato tema della assuefazione e rassegnazione alla Quarta mafia. In conclusione, si può affermare che le produzioni cinematografiche determinano un impatto economico considerevole nei luoghi in cui i film vengono girati e possono diventare validi strumenti di promozione territoriale incrementando i flussi turistici e dando vita a un fenomeno di visita delle destinazioni utilizzate come *location* dei film, fenomeno oggi sempre più in crescita, che prende il nome di *film-induced tourism* o cineturismo. La Capitanata ha, dunque, iniziato un processo di promozione e valorizzazione locale che attira le produzioni cinematografiche italiane e straniere per l'indotto culturale, occupazionale e economico che ne deriva.

## Bibliografia

- Arecco S., *Il paesaggio del cinema. Dieci studi da Ford a Almodóvar*, Genova, Le Mani, 2002.
- Bernardi S., *Il paesaggio nel cinema italiano*, Venezia, Marsilio, 2002.
- Brunetta G.P. (a cura di), *Storia del cinema mondiale, «L'Europa, 1. Miti, luoghi, divi»*, Volume I, Torino, Einaudi, 1999.
- Bruno G., *Atlante delle emozioni. In viaggio tra arte, architettura e cinema*, Milano, Mondadori, 2006.
- Corna Pellegrini G. (a cura di), *Paesaggi geografici nella cinematografia contemporanea*, Milano, Cuem, 2003.
- Dell'agnese E., *Cinema e didattica della geografia*, in Rossi B. (a cura di), *Geografia e Storia nel Cinema contemporaneo. Percorsi curriculari di Area Storico-Geografico-Sociale nella Scuola*, Milano, Cuem, 2006, pp. 63-73.
- Dell'agnese E., *Paesaggi ed eroi. Cinema, nazione, geopolitica*, Torino, UTET, 2009.
- Dell'agnese E., Rondinone A. (a cura di), *Cinema, ambiente, territorio*, Milano, Unicopli, 2011.
- Fantuzzi N., Gazerro M.L., *Cinema e geografia: la crisi del paesaggio italiano attraverso la testimonianza del cinema*, in «Il Tetto», 1999, 210-211, pp. 85-96.
- Fantuzzi N., Gazerro M.L., *Il degrado del paesaggio italiano attraverso la testimonianza del cinema*, in De Spuches G. (a cura di), *Atlante virtuale*, Vol. II, Palermo, Laboratorio Geografico, Dipartimento di beni Culturali, Università degli Studi di Palermo, 2002, pp. 53-62.
- Fornara B., *Geografia del cinema. Viaggi nella messinscena*, Milano, RCS Libri, 2001.
- Frémont A., *La région, espace vécu*, Parigi, Flammarion, 1976.
- Giorda C., *Cinema e educazione ambientale: nuovi strumenti per la didattica della geografia*, in «Geografia nelle scuole», 2000, XLV, pp. 59-62.
- Giorda C., *Un mondo d'immagini. La forza del paesaggio nel rapporto fra cinema e geografia*, in «Piemonte Parchi», 2003, XVIII, pp. 6-8.
- Giordano F., *Paesaggi meridiani: Luoghi, spazi, territori del Sud nel cinema italiano (1987-2004)*, Milano, Mimesis, 2020.
- Lando F. (a cura di), *Fatto e finzione. Geografia e letteratura*, Milano, Etas, 1993.
- Maggioli M., *Oltre la frontiera: lo sguardo della geografia sul cinema*, in «Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia», 2009, XXI, Roma, pp. 95-115.
- Melanco M., *Paesaggi, passaggi e passioni. Come il cinema italiano ha raccontato le trasformazioni del paesaggio dal sonoro ad oggi*, Napoli, Liguori, 2005.
- Pennacchi A., *Fascio e martello. Viaggio per le città del Duce*, Roma-Bari, Laterza, 2010.
- Raoulx B., *Il procedimento geodocumentario. Saggio sulla funzione riflessiva della geografia sociale in un mondo mediaticizzato*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», 2009, XIII, 2, pp. 49-74.
- Rossi P., *Paesaggi di Puglia*, Bari, Cacucci, 2011.
- Tanca M., *Geografia e fiction. Opera, film, canzone, fumetto*, Milano, FrancoAngeli, 2020.
- Turri E., *Il paesaggio come teatro. Dal territorio vissuto al territorio rappresentato*, Venezia, Marsilio, 2001.
- Turri E., *Semiologia del paesaggio italiano*, Venezia, Marsilio, 2014.
- Valussi G., *L'utilità didattica del film geografico*, in «Geografia nelle scuole», 1965, X, pp. 140-149.
- Valussi G., *L'uso dei mezzi audiovisivi nell'insegnamento della geografia*, in «Geografia nelle scuole», 1976, XXI, pp. 57-264.

## Eredità culturale e *slow tourism* in Abruzzo nell'era post-pandemica: proposte per la rivalorizzazione del Tratturo Magno

Giacomo Cavuta, Fabrizio Ferrari<sup>1</sup>

### 1. Introduzione: un approccio teorico ai percorsi storico-culturali

L'emergenza pandemica si propone, al di là della drammaticità degli eventi, in una prospettiva di medio-lungo termine come momento di profondo ripensamento delle dinamiche di sviluppo del fenomeno turistico. In particolare, nell'era *post-covid* si potranno ipotizzare nuovi scenari di fruizione: già a oggi emergono proposte che riguardano i temi della prossimità e dello *slow tourism*.

Gli itinerari storici e culturali, in tale ottica, ben si prestano alla fruizione di nuove modalità di turismo, in specie legate alla sostenibilità, alle attività in spazi aperti e poco affollati, al recupero e alla rivalorizzazione delle aree periferiche (Cavuta, Ferrari, 2018).

Innanzitutto, si deve rimarcare come l'elemento centrale per gli itinerari storico-culturali, il filo comune che leghi i diversi territori lungo il tracciato sia lo *storytelling* (Hayes, MacLeod, 2007); esso deve essere comune e non divisivo per le comunità locali e, al contempo, attrattivo e non repulsivo per i visitatori che vogliano immergersi nell'esperienza di viaggio proposta. Pertanto, la prima ed essenziale fase per coloro i quali intendano proporre un itinerario è relativa alla attenta pianificazione del percorso, esaltando i punti visivi e narrativi di attenzione, in modo da dirigere lo sguardo del turista verso gli elementi di maggiore richiamo del percorso, tralasciando e trascurando quelli ritenuti irrilevanti o potenzialmente non graditi ai visitatori (MacLeod, 2013). Dovendo sottolineare anche una certa frequente disomogeneità tra i diversi territori attraversati dagli itinerari, in termini sia di sviluppo socioeconomico sia di attrattività turistica, il modello di gestione migliore per gli stessi sembra comunque da configurare nel senso di una visione partecipativa e solidaristica, che esalti la polinuclearità degli spazi ed eviti la polarizzazione attorno ai luoghi di maggiore richiamo, preludio a un potenziale rischio di dispersione delle azioni, indebolimento delle capacità di coesione e di frammentazione del territorio (Bonerandi, 2005).

Dal lato della domanda, al contempo, si nota una certa evoluzione nelle modalità di fruizione dei viaggi e dei momenti di transizione da una tappa all'altra del viaggio. In tal senso, è stato coniato il termine *slow travel*, direttamente discendente dai movimenti legati allo *slow food* e applicato agli spostamenti dei viaggiatori, utilizzando mezzi di trasporto «lenti», in modo che il viaggio stesso diventi una esperienza unica di godimento dei diversi paesaggi incontrati lungo il percorso.

Il concetto di *slow travel* si è andato spesso a confondere e a sovrapporre a quello ben più diffuso di *slow tourism*; cosicché in letteratura sovente i due termini sembrano quasi sinonimi.

Secondo un recente approccio teorico, invece, lo *slow travel* rappresenta una evoluzione rispetto allo *slow tourism*, considerata finora la forma di gestione turistica del territorio migliore nelle aree interne e marginali, perché permette un pieno approccio esperienziale e individuale ai viaggiatori, che si possono immergere completamente nel territorio e smettere i panni dei turisti, rimuovendo barriere e filtri percettivi sia della comunità ospitante sia degli ospiti (Pileri, Moscarelli, 2021). In tal senso, si evidenzia come il viaggio abbia sostanzialmente

<sup>1</sup> Giacomo Cavuta, Fabrizio Ferrari, Università «G. d'Annunzio» di Chieti e Pescara. I paragrafi 2, 3 e 5 sono attribuiti a Giacomo Cavuta, i paragrafi 1, 4 e 6 a Fabrizio Ferrari.

tre fasi: la partenza; il passaggio; l'arrivo. La fase del passaggio, nell'ottica del concetto di *slow travel*, dovrebbe perdere quella connotazione anonima di semplice movimento funzionale dal luogo di partenza a quello di arrivo, tipico del turismo di massa, per assurgere a una nuova fase di riscoperta e consapevolezza, che permetta di vivere i territori attraversati, densi di cultura locale, che possa essere apprezzata dai viaggiatori e permetta una fase esperienziale e di conoscenza, andando a coinvolgere attività finora considerate marginali (Lavarini, Scramaglia, 2017).

Nella creazione dei percorsi culturali, in particolare nel periodo post-pandemia (Romagosa, 2020), la focalizzazione sul turismo di prossimità può essere considerata una strategia opportuna, poiché la popolazione residente nei grandi bacini urbani più vicini all'ubicazione del tracciato potrebbe essere in grado di comprendere e partecipare ai luoghi, essendo dotati già di un certo bagaglio culturale che permetta di vivere appieno l'esperienza di visita; inoltre, la vicinanza permette di accorciare i tempi di accesso ai luoghi, allungare la fase di passaggio fra le tappe e, dunque, permettere una estensione delle tempistiche di vacanza.

Occorre osservare, però, che solo nella visione tradizionale il turismo di prossimità si riferisce a una particolare forma di turismo che enfatizza le destinazioni locali, le brevi distanze e i modi di trasporto a basse emissioni di carbonio. Tuttavia, il turismo di prossimità non riguarda solo la distanza: è una forma di turismo che si basa sull'idea di rileggere con nuovi filtri interpretativi l'ambiente quotidiano circostante (Rantala e altri, 2020). Pertanto, nel caso dei percorsi turistici, bisognerà valutare anche altri parametri oltre a quello della localizzazione rispetto ai bacini turistici emettitori, in particolare il grado di coinvolgimento personale nello *storytelling* dei diversi percorsi culturali.

## 2. Il fenomeno della transumanza oggi

La pratica della transumanza è iniziata fin dalla preistoria in terre vicine alle zone desertiche e semi-desertiche in aree di solito marginali e poco popolate. Pur sorta per assecondare i ritmi stagionali di nutrimento degli armenti, nel corso dei secoli è diventata di fatto veicolo di interfaccia culturale fra i diversi luoghi.

Le difficoltà di conduzione di tali pratiche e la sostanziale marginalità, sempre più marcata a partire dall'Ottocento con l'avvento della industrializzazione e della urbanizzazione, ha comportato un consistente declino della transumanza e un progressivo abbandono delle terre in cui essa veniva praticata, prima fra tutte l'area mediterranea.

La pastorizia in Europa ha al giorno d'oggi diverse sfide da affrontare (Liechti, Biber, 2016): innanzitutto, una serie di ostacoli come l'intensificazione dell'agricoltura residenziale e la sottrazione di spazi per la pastorizia; il declino economico e demografico delle aree montane; il disinvestimento anche in servizi di base nelle aree marginali; la privatizzazione delle aree comunitarie; la conservazione degli usi e costumi tradizionali.

La conservazione e il rilancio delle pratiche della pastorizia deve dunque passare per un approccio multifunzionale, in attività diverse come il turismo, l'industria alimentare, la gestione delle risorse naturali, ma anche il mantenimento della diversità ecologica.

L'importanza storica che ha avuto la transumanza nel plasmare il territorio per secoli ancora oggi scorre sottotraccia (De Pascale, Di Matteo, 2019), anche se il fenomeno è ormai sostanzialmente desueto, retaggio di un mondo rurale pressoché scomparso.

Eppure, l'inserimento della transumanza da dicembre 2019 nel Patrimonio Culturale Intangibile UNESCO riapre ancora una volta il dibattito sull'opportunità di rivitalizzare l'enorme eredità storica ad essa connessa, non nuovo in verità, ma che, nonostante studi e iniziative, spesso molto frammentate e di scarsa efficacia, non è mai approdato a una concreta valorizzazione sistematica dei luoghi in cui si è materializzata la cultura pastorale.

Ci si trova davanti a una eterogeneità di elementi dispersi su un ampio territorio, spesso di modesto valore artistico, ma che nel loro insieme costituiscono un patrimonio unico che riflette le diverse sfaccettature del mondo agropastorale (Meini e altri, 2018), attraverso anche le modifiche ai generi di vita occorsi durante l'ampio arco temporale di svolgimento.

Oltre al patrimonio materiale e immateriale proprio legato alla transumanza, le potenzialità turistiche nei territori attraversati da tali itinerari possono richiamare elementi di attrazione legati al paesaggio e al geoturismo, ma anche forme di cultura immateriale locale, come per esempio il turismo gastronomico.



### 3. I percorsi della transumanza in Abruzzo. Il Tratturo Magno

L'Abruzzo è la regione italiana con il maggior numero di sentieri tratturali, divisi fra bracci principali – tratturi – e secondari – tratturelli –, facenti parte di un sistema complesso che univa le regioni Abruzzo, Molise e Puglia.

La transumanza, pur essendo praticata fin dalla preistoria in Abruzzo (D'Orazio, 1991) trova la sua consacrazione e la regolamentazione delle vie tratturali con l'istituzione della «Dogana della Mena delle Pecore di Puglia» costituita nel 1447 e poi della Doganella d'Abruzzo nel 1532. Entrambe le Dogane vengono soppresse nel 1806. Tale sistema sopravvisse comunque fino all'Unità d'Italia; poi con tre leggi per l'affrancamento dei terreni, nel 1865, 1868 e 1871, il sistema tratturale venne disciolto e le terre pubbliche comuni, in particolare i pascoli vennero venduti a privati.

Vi sono diversi tratturi importanti in Abruzzo, fra cui spicca il Tratturo Magno o Tratturo del Re, il più lungo con i suoi 244 km di lunghezza da L'Aquila a Foggia, che univa nel tratto regionale alcune delle più importanti città storiche come L'Aquila, Chieti, Lanciano e Vasto.

In quest'area la pratica della transumanza era presente fin dalla preistoria, con migrazioni stagionali fra alcuni dei più antichi centri sabini e vestini, dalle montagne attorno ad Amiternum – ora rientrante nel territorio di

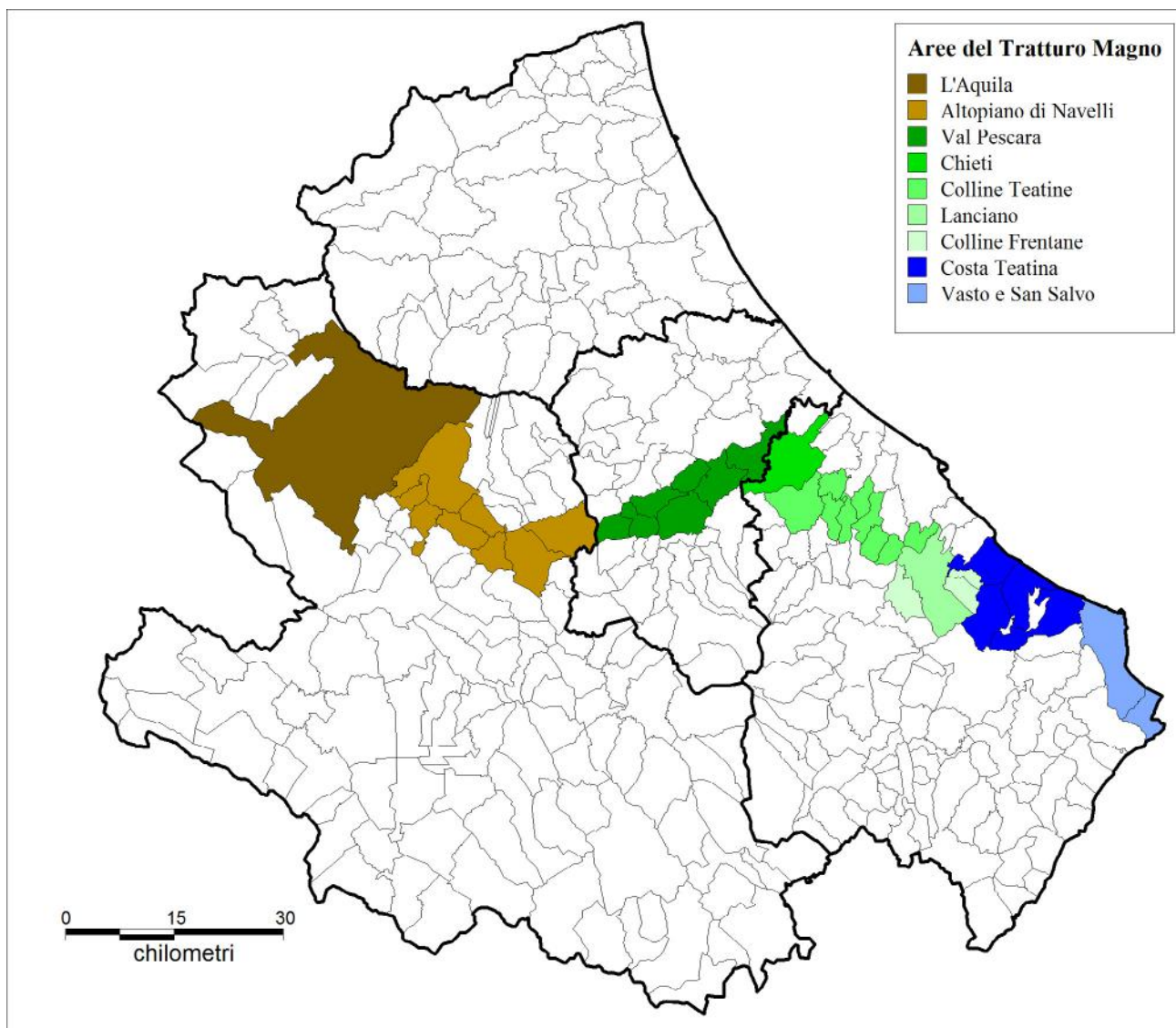


Figura 1. I comuni del Tratturo Magno. Fonte: elaborazione di Fabrizio Ferrari.

L'Aquila –, fino a Peltuinum – Prata d'Ansidonia e San Pio delle Camere – e ad Aufinum – nel comune di Capistrano.

Con il tracciamento della Via Tiburtina Claudia Valeria, che ricalca in parte i preesistenti sentieri tratturali, il percorso si estese fino alla costa adriatica, divenendo la nervatura principale dal punto di vista dei traffici commerciali fra Roma e l'Abruzzo. Dopo Chieti, città di grande rilevanza amministrativa in epoca romana e medievale, raggiunge il centro mercantile di Lanciano in cui i prodotti ovini e la lana avevano il fulcro di compravendita principale. Infine, si raggiunge la costa e Vasto, altro centro commerciale preromano, in cui era considerevole lo scambio via mare della lana che indusse fin dall'antichità l'insediamento di coloni greci.

La fondazione di L'Aquila e il crescente ruolo polarizzante rispetto ai territori circostanti fece sì che, allorquando si consolidò nella seconda metà del Quattrocento il percorso tratturale, ne divenne il punto di partenza, simbolicamente rappresentata dal prato antistante la Basilica di Collemaggio, l'epicentro religioso della città.

Nel presente studio, pur consapevoli che la transumanza ha influenzato anche molti centri più o meno contigui a quelli di attraversamento del Tratturo, si è deciso di analizzare solamente i 36 comuni abruzzesi dove si snoda il percorso, osservando che i tratti ambientali e le vicende storiche permettono un raggruppamento degli stessi in tal modo: L'Aquila; Altopiano di Navelli; Val Pescara; Chieti; Colline Teatine; Lanciano; Colline Frentane; Costa Teatina; Vasto e San Salvo.

#### 4. Il contesto territoriale di riferimento

Andando ad osservare l'evoluzione della popolazione, si evidenziano alcune caratteristiche, di solito tipiche delle aree interne, ma che negli ultimi anni vanno coinvolgendo una gran parte del territorio abruzzese: il progressivo invecchiamento della popolazione – la popolazione superiore ai 65 anni passa dal 17,9% al 23,3% nel periodo 2002-2020; la contrazione demografica diffusa anche sulla costa e in alcuni dei principali centri – Chieti e Lanciano; l'espansione della popolazione solo in alcuni centri della Val Pescara – per suburbanizzazione –, a Vasto e a San Salvo.

Inoltre, si deve notare un particolare «effetto sisma» su L'Aquila e i comuni circostanti, in cui, a fronte di un difficile ripristino del tessuto abitativo dopo il terremoto aquilano del 2009, con un conseguente *displacement* degli abitanti, contemporaneamente si denota un sostanziale mantenimento della popolazione, a causa della mancata cancellazione dei residenti per ottenere i benefici della ricostruzione, e un significativo afflusso di persone per la creazione di opportunità di lavoro nella ricostruzione.

Andando a esaminare il contesto economico, comparando le attività delle banche dati ISTAT-ASIA nel 2005 e nel 2018 – ultimo dato disponibile – a un primo sguardo si nota un andamento positivo sia nel totale delle imprese – da 22.851 a 23.445 – sia nel comparto della ricettività e pararicettività – da 1.408 a 1.906. In realtà bisogna evidenziare che, per quanto riguarda il numero di imprese totali, paradossalmente hanno avuto un incremento molto marcato L'Aquila – del 15% – e altri comuni del comprensorio, mentre in provincia di Chieti si ha una brusca contrazione, a partire proprio dal capoluogo – -2% –, fino all'inizio degli anni Novanta perno principale dell'industrializzazione regionale.

Il numero di esercizi ricettivi e pararicettivi è invece in deciso aumento in tutti i territori analizzati, ma al 2018 si hanno anche dati di maggiore dettaglio che evidenziano come il totale di 1.906 esercizi comprenda solo 171 esercizi ricettivi, con una concentrazione soprattutto a Vasto – 53 – e L'Aquila – 45 –, caratterizzando la gran parte dei territori analizzati come aree di transito e di escursionismo.

L'inquadramento dell'area va anche esplicitato andando ad osservare la consistenza del patrimonio materiale e immateriale esistente, nella prospettiva che gli stessi debbano essere i principali fattori di attrazione per i visitatori e che si leghino allo *storytelling* della transumanza.

Per quanto attiene al patrimonio materiale, osservando il database «Vincoli in Rete» del Ministero della Cultura, pur consapevoli di alcune limitazioni dello stesso, emerge un numero rilevante di beni vincolati nell'area del Tratturo Magno, pari a circa il 30% del valore regionale. La maggior parte dei beni classificati viene registrata nel comune di L'Aquila, sebbene successivi studi dovranno approfondire il grado di conservazione e di eventuale ripristino degli stessi dopo gli eventi sismici. Non vi sono però molti vincoli riferiti al patrimonio pastorale in senso stretto, ma sostanzialmente si possono evidenziare alcune tipologie essenziali che testimoniano il

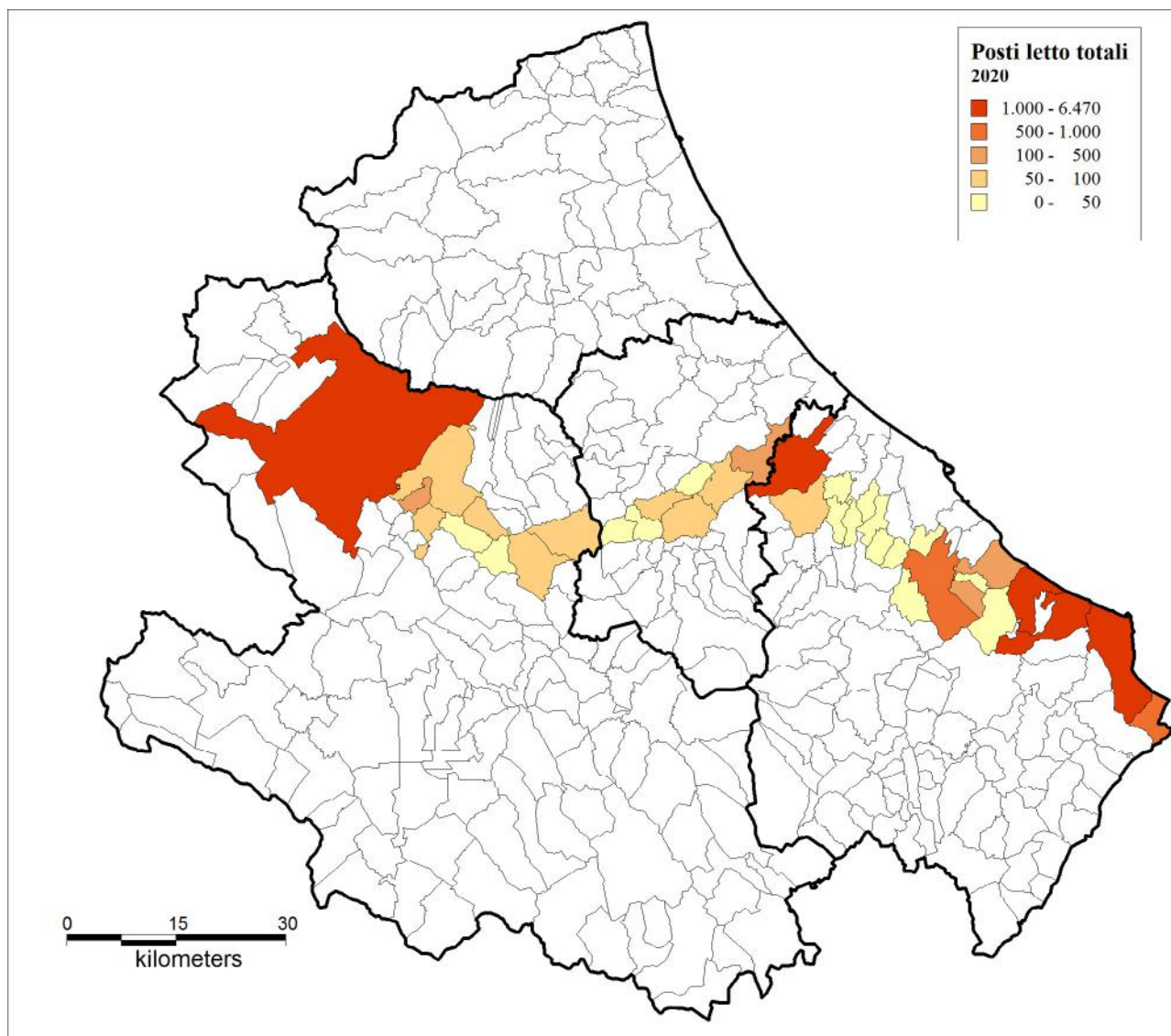


Figura 2. L'offerta ricettiva nei comuni del Tratturo Magno. Fonte: elaborazione di Fabrizio Ferrari su dati ISTAT.

relativo benessere passato di questi territori, come gli edifici militari e difensivi, religiosi e civili, ma anche un rilevante patrimonio archeologico.

Si è anche osservato il patrimonio museale secondo l'indagine ISTAT 2019, purtroppo non evidenziando alcun museo sul fenomeno della transumanza lungo il Tratturo Magno.

La cultura della transumanza in Abruzzo, comunque, ha anche portato un discreto bagaglio di saperi tradizionali, di una cultura immateriale, che però non ha lasciato molte tracce e memorie con l'affievolirsi delle pratiche a partire dalla seconda metà dell'Ottocento. Anche i mestieri tradizionali, che spesso venivano svolti dai pastori nei mesi d'inverno, come la lavorazione della lana, la manifattura del legno – utensili perlopiù, ma anche mobili – o quella della pietra, ormai hanno lasciato poche tracce.

Interessante invece è il perdurare di un patrimonio enogastronomico piuttosto rilevante, che nel tempo ha avuto significativi riconoscimenti, ufficiali in alcuni casi, come la denominazione Dop, Igp e Sgt, che vale soprattutto per l'area aquilana, ma anche legata ad alcune associazioni come Slow Food. Schematicamente si possono evidenziare tre ambienti di vita molto diversi con tradizioni peculiari proprie, così da poter offrire una notevole varietà alimentare e di tradizioni culinarie: la montagna, con prodotti come carni di agnello, zafferano, cereali, legumi, miele; la collina con vino, olio, pasta e dolci; la costa, con pesce, ma anche pasta e salumi.



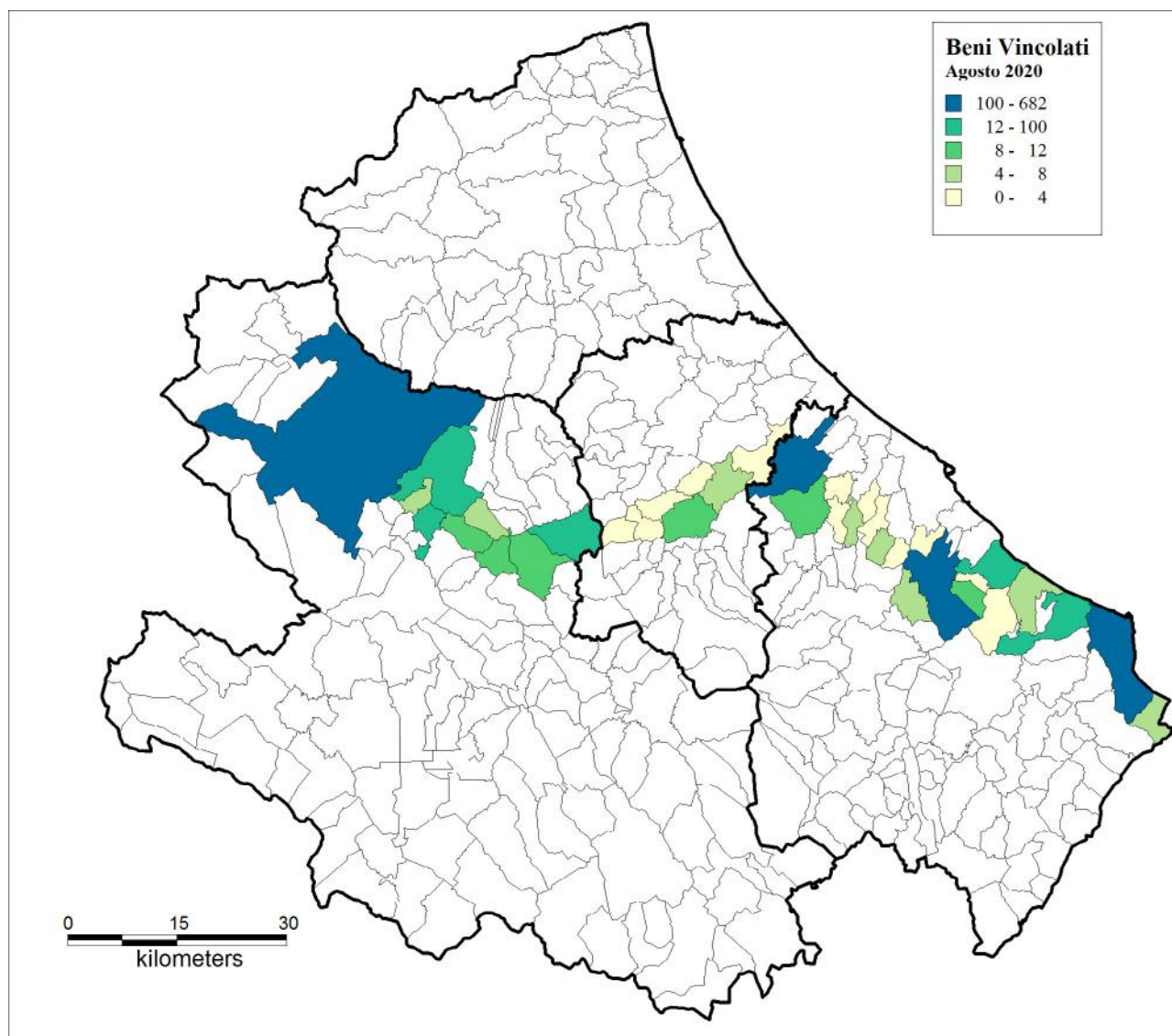


Figura 3. Il patrimonio materiale nei comuni del Tratturo Magno. Fonte: elaborazione di Fabrizio Ferrari su dati MiC.

## 5. Alcune iniziative per la valorizzazione della transumanza in Abruzzo

I percorsi tratturali per molto tempo hanno subito uno stato di abbandono e di inerzia amministrativa; anche il passaggio della proprietà degli stessi dallo Stato alle Regioni non ha di fatto migliorato la questione, soprattutto per carenze programmatiche e di fondi per promuovere le iniziative per il recupero del patrimonio pastorale. Negli ultimi anni, però, sporadicamente sono state lanciate alcune iniziative, in particolare dalla regione Abruzzo, per valorizzare il patrimonio pastorale abruzzese, senza però incidere effettivamente e spesso abbandonando i progetti prima della loro concretizzazione.

Fra le esperienze più interessanti vi è stato il progetto di iniziativa regionale «Le vie materiali e immateriali della transumanza» – D.G.R. 1773/2002 –, progetto interregionale di Abruzzo, Molise e Puglia, che rientrava nel più ampio quadro del progetto «APE – Appennino Parco d'Europa», che ha portato alla ristrutturazione delle abitazioni tipiche, le «pagliare», a Tione degli Abruzzi.

Si rileva anche il progetto interregionale «Le vie dei tratturi» delle Camere di Commercio del Centro Italia, con capofila la CCIAA della provincia di Chieti, che ha organizzato alcune iniziative dal 2013 al 2017.

Vi sono state anche alcune iniziative private o miste pubbliche e private per la promozione di eventi anche tramite l'utilizzo di nuove tecnologie digitali, come l'associazione «Tratturo 3000», attivo dal 2012 e il progetto

«Tratturi e cammini» promosso dal Gal Gran Sasso-Velino, che ha previsto l'inserimento di paline informative in legno con QR code lungo il percorso.

Tutte queste iniziative testimoniano, da un lato, la volontà di creare nuove opportunità per questi territori, ripartendo dalle tradizioni agropastorali, ma, dall'altro, anche lo scarso coordinamento delle stesse, i fondi insufficienti e la durata estremamente breve delle stesse.

Le problematiche riscontrate potrebbero essere finalmente risolte grazie alla sottoscrizione il 30 agosto 2021 del grande progetto «Parcovie 2030 - La Transumanza che unisce», di cooperazione interregionale – Piemonte, Veneto, Marche, Abruzzo, Molise, Puglia, Basilicata –, con l'intento di recepire i nuovi finanziamenti della programmazione nazionale – PON, Recovery Plan, Next Generation, CIS, CIPE – e, nel medio termine, sostenere la candidatura della transumanza a patrimonio materiale dell'umanità presso l'UNESCO.

Occorrerà procedere nell'ottica della sistematicità della programmazione, con un ruolo importante demandato all'ente regionale abruzzese, che deve fungere da coagulatore delle diverse istanze rivenienti dai diversi territori.

Una riflessione va anche sviluppata su due tematiche importanti, di cornice rispetto allo sviluppo turistico legato alla transumanza: l'approvazione del Piano Paesaggistico, visto che la Regione non ha ancora adottato lo stesso ai sensi del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, e l'organizzazione della filiera della pastorizia, legata anche al difficile nodo della proprietà dei pascoli.

## 6. Spunti di riflessione

Sicuramente lo sviluppo di un turismo legato alla transumanza ha diverse caratteristiche potenzialmente di successo rispetto a quanto delineato: dal lato dell'offerta, occorre un chiaro disegno e la collaborazione fra le località in cui dovranno giocare un ruolo di primo piano la comunità locale, gli attori del turismo e la governance a diversi livelli.

Dal lato della domanda, si può ipotizzare che un turismo di prossimità con forte connotazione riguardante le tematiche ambientali e culturali potrebbe essere percepito favorevolmente dal punto di vista psicologico e sociale, minimizzando i diversi rischi, ma al contempo sviluppandosi in un contesto non sovraffollato, potenzialmente percepito comunque come familiare.

Occorre però evidenziare che il patrimonio della transumanza per lungo tempo è rimasto pressoché abbandonato in Abruzzo. La governance regionale, d'altro canto, non è stata in grado finora di indirizzare e costruire un sistema organico che potesse rivitalizzare e ripristinare i percorsi tratturali, nonostante anche le proposte di iniziative interregionali, che non hanno mai portato a risultati concreti. Le traiettorie di trasformazione dei paesaggi della transumanza sono state comunque differenti fra aree interne e costiere: le prime hanno mantenuto pressoché intatto il patrimonio ambientale e storico, perdendo però la forza di gestione attiva a causa dello spopolamento e dell'invecchiamento delle comunità locali; sulla costa, invece, il rapido processo di urbanizzazione e artificializzazione del paesaggio ha comportato una più o meno marcata cancellazione dei segni sul territorio e dei saperi tradizionali. Dal lato della domanda, fra i punti di debolezza del turismo nella regione Abruzzo si è spesso sottolineata la carenza di afflussi dall'estero, mentre si è osservato un certo grado di fidelizzazione di alcuni segmenti di clientela nazionale. Con l'emergere della pandemia, forse questa situazione può diventare un fattore di forza, grazie alla prossimità di alcuni importanti bacini potenziali, innanzitutto quello laziale, ma anche campano e pugliese, oltre che quello abruzzese.

I vantaggi della progettazione e messa in opera di un percorso della transumanza possono avere duplice valenza: rivitalizzare l'economia delle aree interne montane – ma anche collinari – e, al contempo, differenziare e destagionalizzare l'offerta nei comuni costieri. Occorre però sottolineare come vi sia assoluta necessità di: rafforzare e migliorare l'offerta ricettiva e pararicettiva – discorso che vale anche per le aree costiere, nonostante l'incremento negli ultimi anni –; creare un sistema complesso di interrelazioni fra attori pubblici e privati che permetta il continuo dialogo e confronto fra gli stessi; sviluppare una governance attenta a tutte le questioni emergenti nelle diverse fasi di progettazione, creazione e mantenimento.



## Bibliografia

- Bonerandi E., *Le Recours au Patrimoine, Modèle Culturel pour le Territoire?*, in «Géocarrefour», 2005, 80, 2, pp. 91-100 (DOI: doi.org/10.4000/geocarrefour.991).
- Cavuta G., Ferrari F., *Le aree interne: cenni introduttivi*, in Cavuta G., Ferrari F. (a cura di), *Turismo e aree interne. Esperienze, strategie, visioni*, Canterano, Aracne, 2018, pp.21-35.
- De Pascale F., Di Matteo D., *The Transhumance Perception: A Macro-regional Phenomenon in the Mediterranean Basin. A Comparison between Verbal Descriptions of the Tradition in Calabria and Molise (Southern Italy)*, in «International Journal of Anthropology», 2019, 34, 3-4, pp. 199-2011 (DOI: doi.org/10.14673/IJA2019341051).
- D’Orazio E., *Storia della pastorizia abruzzese. La vita dei pastori abruzzesi descritta e rivissuta nell’onda di una nostalgia arcadica*, Cerchio, Polla, 1991.
- Hayes D., MacLeod N., *Packaging Places: Designing Heritage Trails using an Experience Economy Perspective to Maximize Visitor Engagement*, in «Journal of Vacation Marketing», 2007, 13, 1, pp. 45-68 (DOI:doi.org/10.1177/1356766706071205).
- Lavarini R., Scramaglia R., *Creative Tourism as Slow Tourism*, in Clancy M. (a cura di), *Slow Tourism, Food and Cities*, Abingdon, Londra, Routledge, 2017, pp. 79-94.
- Liechti K., Biber J.-P., *Pastoralism in Europe: Characteristics and Challenges of Highland–lowland Transhumance*, in «Rev. Sci. Tech. Off. Int. Epiz.», 2016, 35, 2, pp. 561-575 (doi: doi.org/10.20506/rst.35.2.2541).
- MacLeod N., *Cultural Routes, Trails and the Experience of Place*, in Smith M., Richards G. (a cura di), *The Routledge Handbook of Cultural Tourism*, Abingdon, Routledge, 2013, pp. 369-374.
- Meini M., Di Felice G., Petrella M., *Geotourism Perspectives for Transhumance Routes. Analysis, Requalification and Virtual Tools for the Geoconservation Management of the Drove Roads in Southern Italy*, in «Geosciences», 2018, 8, 10, 368 (DOI: doi.org/10.3390/geosciences8100368).
- Pileri P., Moscarelli R., *From Slow Tourism to Slow Travel: an Idea for Marginal Regions*, in Pileri P., Moscarelli R. (a cura di), *Cycling & Walking for Regional Development*, Cham, Springer, 2021, pp. 3-16.
- Rantala O. e altri, *Envisioning Tourism and Proximity after the Anthropocene*, in «Sustainability», 2020, 12, 10, 3948 (DOI: doi.org/10.3390/su12103948).
- Romagosa F., *The COVID-19 Crisis: Opportunities for Sustainable and Proximity Tourism*, in «Tourism Geographies», 2020, 22, 3, pp. 690-694 (DOI: doi.org/10.1080/14616688.2020.1763447).

## Cultural tourism and the World Heritage List: the cultural landscapes of the Langhe-Roero and Monferrato vineyards

Simona Giordano<sup>1</sup>

Universally recognized as «joint creations of man and nature» by Article 1 of the UNESCO World Heritage Convention, cultural landscapes bear witness to the paths and evolution that individual societies undergo over time to shape themselves under the pressure and the influence of opportunities and, also, of the constraints deriving from the natural environment and from socio-cultural and economic contexts. These landscapes, whose protection represents a fundamental tool towards the sustainable use of the territory and the protection of biodiversity, are divided into three categories: a first category identifies landscapes defined as designed and intentionally created by man – e.g. gardens and parks associated with religious or monumental buildings and complexes –; a second category includes organically evolved landscapes, which have developed their current structure by virtue of and in response to the surrounding natural environment; finally, the third and last category consists of the so-called associative cultural landscapes, whose inclusion in the World Heritage List is justifiable by virtue of the powerful religious, artistic or cultural associations held by the natural element considered in them.

These landscapes are placed at the centre of a virtuous planning which, leveraging the peculiar characteristics of the individual territorial contexts, represents a vital step towards sustainable economic development based on enhancing the attractiveness of the contexts themselves.

In light of these considerations, the present contribution intends to analyse the vineyards of Langhe-Roero and Monferrato – Piedmont –, which include five distinct wine areas and a castle, namely: The Langa del Barolo, the hills of Barbaresco, Nizza Monferrato and the Barbera, Canelli and Asti Spumante, Monferrato degli Infernot and, finally, the Castle of Grinzane Cavour. A wonderful example of human interaction with his natural environment, the vineyards are the result of a long and slow evolution of the tradition and of the winemaking skills present, of a continuous adaptation of the vines to soils with specific pedoclimatic components, an adaptation that, necessarily, it is linked to oenological competence. This process has, in the aforementioned space-time dimension under analysis, become an international reference point, and the resulting wine landscape, which expresses remarkable aesthetic qualities, constitutes an archetype of European vineyards, and whose authenticity and integrity are the driving force for the development of concrete tourism development strategies.

### 1. Heritage and natural assets

As defined by the English historian Robert Hewison (1987), the so called «heritage industry» conceives the idea of the past as a sort of source of attraction and heritage as a commodity. This approach clearly shows the complexity of the debate around heritage itself and the policies connected to it, as they involve different

---

<sup>1</sup> Università di Bari Aldo Moro.

actors and stakeholders holding a point of view more pragmatic and less ideological. In the context of the present contribution, it is vital to address the issue of the close relationship existing between heritage development, territorial development and management of natural assets (Delarge, 1996); the issue is twofold, as argued by Rautenberg, Tardy (2013), as it encompasses both the constant designation of «resource» or «common good» of the single asset at stake, and the deep connection of heritage as a whole to territories. As a consequence, the adoption of the perspective that considers each asset as a resource, it is interesting to investigate two main aspects: the first one, mainly economic, relates to those approaches devoted to the setting up of adequate processes capable of conciliating as the protection of heritage assets and the management of different socio-economic contexts. The second one, concerns the plural forms of materialization of the heritage dimension of territories, in three possible aspects: the invisible, being heritage diffuse territorially; evolutionary, as it embeds living matter both biologically and socially; close, as it is enshrined into living spaces. As argued by Rautenberg, Tardy (2013), starting from the etymology of the term resource, it is possible to carry on a reflection concerning both to the meaning of resource connected to relief, i.e. something that makes it possible to face and overcome a difficulty or a challenge, and the one of *resurgere*, i.e. the act of recovering. In this perspective, natural assets, conceived in a broad sense – ranging from landscapes, wild or domestic flora and fauna, local products –, encompass a sort of duplicity as they both constitute a supply of different possibilities to be exploited for economic development, as well as a wealth necessary for the persistence of mankind, therefore worth protecting and safeguarding. Moreover, as outlined by Azam (2008), it is worth emphasizing the co-existence of «two conflicting legal systems», one that enshrines all the rights held by States and indigenous communities, affirming that they have a sovereign right on their biological resources, and a second one, grounded on trade issues and intellectual property, introducing private individual rights over biological resources.

Each natural asset is, therefore, caught between, on one hand, the safeguard of traditions, local knowledge and practices connected to territories, and, on the other hand, issues of economic exploitation untied from the same territories, in a mere biotechnological relationship with nature (Rautenberg, Tardy, 2013). Consequently, heritage conceived as a resource seems faced with such a debate, rather an opposition. As stated by Boidin e altri (2008), it is possible to investigate the issue at stake and to get past the visual of an opposition, through a middle way between a mere utilitarian vision of nature and that of a conservative perspective aimed at favouring the sustainable regulation of all relationships between mankind and nature. In the context of the present contribution, it is interesting to mention the argument given by Simon (2006) about natural assets; the author channels the idea of biodiversity as relying on practices and traditional uses rather than simply on flagship species – flora and fauna. It follows that each natural asset, part of heritage, is no longer conceived merely as a gift from nature, but as «a moving reality» (Simon, 2006) perfectly nestled in histories, territories and social processes (Rautenberg, Tardy, 2013).

Natural heritage embeds, therefore, both a biological dimension and an intangible one, the latter being related to the recognition of local and traditional know-how and practices. It is vital, in view of the issues at stake and of the future analysis of the Landscapes of Langhe-Roero and Monferrato, to highlight the cited shift of perspective from a pure utilitarian vision of territories to considering both biological resources as well as traditional know-how as part of the heritage, the latter becoming not only tools of creation and heritage development but assets part of the heritage in themselves (Bérard *et al.*, 2005). As defined by Rautenberg, Tardy (2013), the heritage claims of belonging, safeguarding and enhancement are, consequently, grounded on social practices and traditions inherent in each biological resource.

In the described scenario, vineyard landscapes, at the core of the present contribution, represent a concrete example of a resource, part of the heritage, that is passed on through time by transformation and not by immutability; in other words, each resource is inevitably related to the know-how and practices that, over time, contributed to create it and to evolve it. Natural assets, as part of living heritage, represent what can be defined as «evolving heritage» rooted in the present, with an eye to the future, still holding a strong relationship to the past.

These assets, therefore, are not classified neither as merely part of the «natural» heritage, nor of the cultural one, but rather as a «heritage complex»; as argued by Reynard e altri (2011), each asset part of the cultural heritage embeds natural values that render it the core of vital reflections regarding the management of the

temporal evolution of the heritage and the analysis of the heritage significance in each territory. This is particularly true with regard to the issue at stake, as vineyard landscapes evolve in line with traditions as well as with innovative know-how and technologies, in a profound bond with territories.

In view of the analysis conducted up to this point, it is important, as well, to investigate the symbolic connection and the territorial aspect of heritage, conceived as a resource.

As argued by Giordano (2019), territorialization does not consist merely in delimiting a physical space, rather in a sort of socio-cultural figuration of human groups and societies that created heritages over time.

According to Rautenberg and Tardy (2013), it is important to investigate the relationship between territorialization, conceived as the political act of dividing and organizing space, and territoriality as a sort of socio-cultural process of defining the connection between each human group and the reference space, i.e. what Giordano (2019) defines territorial identity. Therefore, the issue at stake refers to the discourse around the question of territorial identity; it is fundamental to consider that the heritage dimension of a territory goes any further the sole geographical and natural features of each space.

As a consequence, it is possible to create a transition or a merging of the concepts of *agro-terroir* and *socio-terroir* (Giordano, 2019), leading to a binding between heritage, territory and identity grounded more on a temporal dimension than on a spatial one. Graham, Ashworth and Tunbridge (2000) argue, in line with the present discourse, that heritage renders past history a sort of resource capable of delivering economic, socio-cultural and political objectives; furthermore, as argued by Minca and Colombino, heritage is a «form of knowledge produced in the present, only subsequently anchored to the territory and made concrete in the space» (2012, p.178). It is vital to address the argument made by Chevallier (2000) regarding the materialization of traditions and past knowledge capable of codifying what creates heritage identity. The resultant connection with territories is fundamental and grounded on the processes through which territorial identity features are forged and flow in each society, as well as on the profound meaning the same identity unravels regarding the relationship to the environment (Rautenberg, Tardy, 2013). This is particularly true with reference to the issue at stake in the present contribution; according to the cited argument, landscapes play a crucial role in the creation of territorial representations, as they stand up to globalization. Furthermore, institutions should commit themselves to analyse conflicts of use and values around representations of natural assets and identify the representations generated through time, as a result of previous patterns, and their actual circulation in society.

## 2. The World Heritage Sites

As to the term World Heritage, it indicates those sites gifted with a special and universal value for mankind as a whole; as argued by Greiner e altri (2019), it is possible to date back to the ancient Greece, when the so-called «seven world wonders» were identified; nevertheless, a real and effective attention to these sites started to be paid only in the second half of the past century, thanks to UNESCO – United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, established in 1945–. In 1972 UNESCO adopted the «Convention for the protection of the world cultural and natural Heritage», thus paving the way to the World Heritage Committee, whose task was, among others, to establish a list of cultural and natural sites of universal value, i.e. the actual World Heritage List – WHL.

A further step towards the described path of valorisation of these same sites was accomplished in 1992 when also cultural landscapes were included in the list, thus leading to a wider vision of heritage, not merely connected to material and visible aspects, but encompassing also socio-cultural and religious meanings. In the context of the present contribution, the World Heritage List plays a vital role in fostering the development of new tourist destinations, whose features and attractiveness are grounded on the cultural diversity existing at global level and worth safeguarding (Caroli, 2016), of which the UNESCO sites represent a precious expression: this last aspect has been recognised by UNESCO itself, in occasion of the passing of the Convention on the protection and promotion of the cultural diversity, signed in 2005 by all the countries and dealing with the free circulation and preservation of «cultural expressions» (Mangano, 2018).



### 2.1. The vineyard landscapes of Langhe-Roero and Monferrato

The vineyard landscapes of Langhe-Roero and Monferrato constitute a site complex to describe and manage; as described in the «Management Plan» – Piano di Gestione –, the site embraces 6 areas of excellence identified and covers a territory of 10,789 hectares, belonging to 29 different municipalities, while the buffer zones insist on an area belonging to three different provinces, i.e. Alessandria, Asti and Cuneo.

The approach adopted throughout the path that led the site to become part of the WHL has been characterized by a precious combination of both bottom-up and top-down perspectives, thus involving a wide array of stakeholders. The idea of nominating this area for inscription in the WHL arose originally in 2000, and in 2006 it became a structured project, embedding a vast area, including vineyards and a rich series of assets. According to the Cultural Landscape Legislative decree 42/2004, «Code of cultural heritage and landscape», the issue of the safeguard of the landscape reflects the need to consider the landscape itself as the result of the interaction between different factors, ranging from the socio-cultural to the economic and environmental ones. As above cited, and with particular reference to the Mediterranean context, UNESCO recognizes the precious human action in organizing and shaping the space, creating an intertwining between nature and culture. The site at stake is a clear expression of the precious and intrinsic value of arising landscape dimensions, such as the living or evolutionary cultural landscape, i.e. a landscape holding an active social role, deeply bound with a traditional mode of life and characterized by a continuous evolutionary process. These cited features, as to the Langhe-Roero and Monferrato site, were investigated according to a methodology encompassing three fundamental elements of the landscape: the natural, the socio or anthropic-cultural and the perceptive one, in order to capture the whole set of heterogeneous qualities that characterize the Piedmontese vineyard landscape and that render it exceptional. The issue arising from the present discourse relates to a sort of double dynamic process: on one hand, the continuous transformation of the physical environment and the

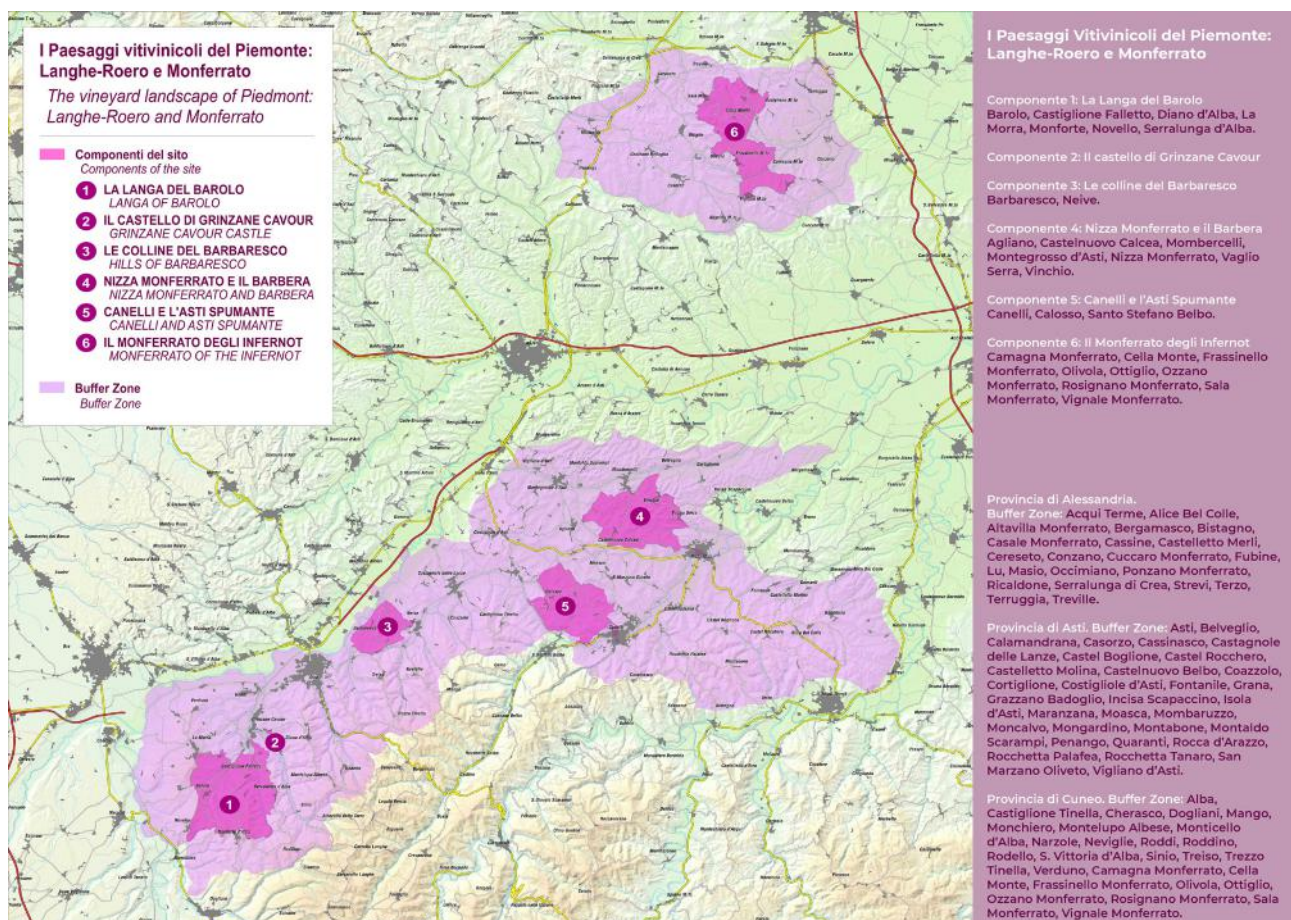


Figure 1. Map of the vineyard landscapes of Langhe-Roero and Monferrato. Source: Association of the vineyard landscapes of Langhe-Roero and Monferrato, ph. Enzo Massa.





Figure 2. Aerial view of the vineyard landscapes of Langhe-Roero and Monferrato. Source: Association of the vineyard landscapes of Langhe-Roero and Monferrato, ph. Enzo Massa.

evolution of cultural patterns make it necessary to adapt to this same continual change; on the other hand, the objective of preservation and safeguarding of the landscape and of the urban ecosystems, at all levels, has to be accomplished taking into account past identity and authenticity as well as actual needs and challenges. As a matter of fact, the landscape similar to the vineyard one of Langhe-Roero and Monferrato is the expression of natural, historical, seasonal or productive transformations (Maby, 2002); although its restoration is commonly associated with an idea of preservation, i.e. the claim of maintaining a stable and a-temporal dimension, it is vital to adopt the perspective of a long-term process capable of interpreting the meanings that have survived history, and favour their transfer to future generations.

As to the territory embraced by the site, it holds a predominantly hilly connotation and, despite its vastness, shows a homogeneous and unique system, both from a geomorphological and historical-settlement perspective. The constant action of man has been directed towards shaping the natural substrate, over time, to host cultivations, in particular vines, thus leading to the production of the most famous wines in Italy and in the world, including Barolo, Barbaresco, Barbera and Moscato, together with a truly exceptional view due to the stretch of vineyards on the hills of the lower Langa. Furthermore, the cited features have contributed, as a result worth mentioning, to the emergence of the site as a renowned tourist destination.

### 3. Conclusions

As argued by Greiner e altri (2019), it is important to highlight the phenomenon of culture commodification; as a matter of fact, culture itself represents a sort of «social creation», as it embeds a series of features and common practices codified and shared by society. The result is a reciprocal forging and influence, through

time as well as space (Darnay, 2018). As above mentioned, it is fundamental to consider two different forms of culture (Mangano, 2018): the material culture, including tangible and visible assets and tools, and the non-material culture, connected to and rooted in oral traditions and codes of practice and behaviour – e.g., local dialects, songs, religious beliefs, codes of conduct with respect to the interaction with other people.

In the context of the present contribution, it is vital to apply the teachings and principles of cultural geography (Vallega, 2006), conceived as the branch of human geography devoted to the investigation and analysis of traditions, ideas and actions belonging to different groups of people, and of the patterns and paths for change from place to place, also in relation to environment and landscape (Harrison, 2020). As above cited, the phenomenon of culture commodification embeds two different aspects, the first one related to the way different expressions of the culture are transformed into commodities, and the second one to the way consumption and culture influence each other reciprocally – e.g., clothes and jewellery. In this panorama, a crucial role is played by advertising as a powerful force capable of orientating consumption patterns at different scales, both locally and globally. A valid example is provided by Greiner e altri (2019) with relation to diamonds' trade, that highlights the way material goods influence cultural practices. The authors outline a sort of contradiction existing between the purchasing cost of diamonds and the low level of rareness of diamonds themselves. The former, as a consequence, represents a sort of combination of economic factors, geography, history and marketing, all put in place by big multinational companies with the aim to modify cultural practices both on a local and on a global scale. This is true, as well, with regard not only to the material cultures but also to the immaterial ones, that reflect the beating heart of different societies and are often intertwined with the objectives, at different scales, to safeguard environment and biodiversity – e.g., Mediterranean Diet, Viticulture in Pantelleria in Sicily. The analysis conducted highlights the importance of deepening research on that part of heritage represented by natural assets, with particular reference to the analysis of the paths leading to the same production of heritage assets, especially when these redefine the relationship with materiality, duration, use and appropriation (Rautenberg, Tardy, 2013). Finally, and as a matter of fact, natural assets entail a sort of in situ patrimonialization, thus involving a series of issues ranging from the economic exploitation of heritage to the safeguarding of socio-cultural traditions and values.

## References

- Azam G., *Les droits de propriété sur le vivant*, in «Développement durable et territoires», 2008, Dossier 10 Biens communs et propriété, pp. 1-10 ([developpementdurable.revues.org/5443](http://developpementdurable.revues.org/5443)).
- Bérard L. e altri, *Savoirs et savoir-faire naturalistes locaux: l'originalité française*, in «Vertigo – la revue électronique en sciences de l'environnement», 2005, 6, 1, pp. 1-12 ([vertigo.revues.org/2887](http://vertigo.revues.org/2887)).
- Boidin B., Hiez D., Rousseau S., *Biens communs, biens publics mondiaux et propriété. Introduction au dossier*, in «Développement durable et territoires», 2008, Dossier 10 Biens communs et propriété, pp. 1-10 ([developpementdurable.revues.org/5153](http://developpementdurable.revues.org/5153)).
- Caroli M., *Gestione del patrimonio culturale e competitività del territorio*, Milano, FrancoAngeli, 2016.
- Chevallier D. (a cura di), *Vives campagnes*, Parigi, Éditions Autrement, 2000.
- Cultural Landscapes Unesco World Heritage, [whc.unesco.org/en/culturallandscape](http://whc.unesco.org/en/culturallandscape).
- Darnay S., *Paysages viticoles: paysages ruraux? Leur évolution sous l'influence du tourisme et de leur patrimonialisation*, in «Projet de Paysage», 2018 ([www.projetsdepaysage.fr](http://www.projetsdepaysage.fr)).
- Delarge A., *Invent(ori)er le paysage*, in «Publics et Musées», 1996, 10, pp. 33-50 ([www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/pumus\\_1164-5385\\_1996\\_num\\_10\\_1\\_1079](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/pumus_1164-5385_1996_num_10_1_1079)).
- Giordano S. (2019), *Territorial Identity and Rural Development: Organic Viticulture in Apulia Region and Languedoc Roussillon*, in Salvatori F. (a cura di), «L'apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme», *Atti del XXXII Congresso Geografico Italiano*, Roma, 7-10 giugno 2017, 2019, pp. 1901-1910
- Graham B., Ashworth G.J., Tunbridge J.E., *A Geography of Heritage: Power, Culture and Economy*, Londra, Arnold ed., 2000.
- Greiner A.L., Dematteis G., Lanza C., *Geografia umana. Un approccio visuale*, Milano, UTET Università, 2019.
- Harrison R., *Heritage Futures: Comparative Approaches to Natural and Cultural Heritage Practices*, Londra, UCL Press, 2020.
- Hewison R., *The Heritage Industry: Britain in a Climate of Decline*, Londra, Methuen, 1987.
- Lanzani A., *I paesaggi italiani*, Milano, Booklet, 2003.
- Maby J., *Paysage et imaginaire: l'exploitation de nouvelles valeurs ajoutées dans les terroirs viticoles*, in «Annales de Géographie», 2002, 111, 624, pp. 198-211.

- Mangano S., *I territori culturali in Italia. Geografia e valorizzazione turistica*, Roma, Carocci, 2018.
- Minca C., Colombino A., *Breve manuale di Geografia Umana*, Padova, CEDAM, 2012.
- Paesaggi Vitivinicoli di Langhe-Roero e Moferrato, Pubblicazioni, [www.paesaggivitivinicoliunesco.it/centro-ricerche-e-documentazione/publicazioni-dellassociazione](http://www.paesaggivitivinicoliunesco.it/centro-ricerche-e-documentazione/publicazioni-dellassociazione).
- Patrimonio Mondiale Unesco Italia, [www.unesco.it/it/italianellunesco/detail/188](http://www.unesco.it/it/italianellunesco/detail/188).
- Reynard E., Hobléa F., Cayla N., Gauchon C., *Les hauts lieux géologiques et géomorphologiques alpins. Vers une redécouverte patrimoniale ?*, in «Revue de géographie alpine», 2011, 99, 2, pp. 1-12.
- Simon L., *De la biodiversité à la diversité: Les biodiversités au regard des territoires*, in «Annales de Géographie», 2006, 5, 651, pp. 451-467 ([www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2006-5-page-451.htm](http://www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2006-5-page-451.htm)).
- Vallega A., *Geografia culturale*, Torino, Utet, 2006.



# La pratica dei cammini come opportunità per la valorizzazione dei borghi italiani

Dino Gavinelli, Giacomo Zanolin<sup>1</sup>

## 1. Il turismo dei cammini: elementi teorici e progettuali

Il cosiddetto «turismo dei cammini» affonda le sue radici in una delle più antiche attività proto-turistiche, quella del pellegrinaggio, ma nel tempo si è evoluta e adattata ai tempi contemporanei diventando un complesso e articolato insieme di pratiche, forme ed esperienze con e sul territorio (Lavarini, 1997; Battilani, 2001; Gavinelli, Zanolin, 2019). Oggi la visibilità di un cammino e la sua attrattività non dipendono solo da scelte individuali e narrazioni commerciali orientate verso potenziali utenti, ma sono anche il risultato di una progettazione mirata e consapevole dell'itinerario, generalmente messa in atto da attori locali attivi nella promozione del territorio. Tale progettazione punta a creare le necessarie condizioni materiali e immateriali per sostenere flussi di visitatori interessati a esplorare un dato territorio attraverso un percorso divulgato e pubblicizzato. Fondamentale appare pertanto il ruolo svolto in questi processi da coloro che si occupano di costruire una narrazione specifica, efficace e ricca di significato per i diversi cammini, non solamente con riferimento alle tappe e alle mete, bensì anche al valore dell'itinerario nel suo complesso, il quale assume un significato proprio, agli occhi di chi sceglie di percorrerlo in toto o in parte.

A partire da un'analisi del sistema editoriale (attraverso l'analisi dei contenuti di molte pubblicazioni dedicate al tema e qualche intervista agli editori e agli autori) e da alcune ricerche sul campo (attraverso ricognizioni lungo i cammini, incontri con gruppi di camminatori, operatori e attori locali), il presente contributo cerca di ragionare su alcuni aspetti caratterizzanti il «turismo dei cammini» in Italia, provando a individuare possibili strumenti interpretativi, utili a contestualizzarlo nell'ambito dell'offerta turistica nazionale.

Nell'ambito vasto del «turismo dei cammini» possono rientrare molte forme e pratiche: il *backpacking* (Cerutti, 2021); l'escursionismo (Hall e altri, 2017); il turismo sportivo (Giuntarelli, 2021); l'ecoturismo e il turismo alternativo (Borghi, Celata, 2009; Fennel 2020); lo *slow* e il *green tourism* (Dickinson, Lumsdon, 2010; Gavinelli, Zanolin 2019); il turismo rurale (Ercole, 2019), culturale (Cusimano, 2006) ed emozionale (Rabbiosi, 2021a). L'elenco potrebbe estendersi di molto, evidenziando essenzialmente la necessità di focalizzare l'attenzione sulla parte svolta dal turista e sul suo ruolo da protagonista nella messa in scena delle località (Rabbiosi, 2018), più che sull'astratta o spesso schematica distinzione tra una pratica e l'altra.

Le narrazioni prodotte dall'industria editoriale in Italia sono in grado di delineare iconografie e *storytelling* convincenti per una vasta platea di fruitori, che si rivelano essenziali per il ricercatore interessato all'analisi di pratiche coerentemente collocate nell'ambito delle nuove mobilità e a valutare gli impatti e le relazioni tra i turisti e i luoghi attraversati o visitati (Sheller, Urry, 2006; Rabbiosi, 2021b). Le nuove mobilità ridisegnano il turismo nazionale, generano approcci originali, delineano una diversa concezione del patrimonio, portano a una diffusione eterogenea di pratiche di sviluppo locale, alimentano forme di auto ed etero-rappresentazione di territori e località (Mariotti e altri, 2015; Musella, La Foresta, 2019). Gli spazi attraversati dai cammini

<sup>1</sup> Università di Milano; Università di Genova. Il presente contributo è frutto di un lavoro condiviso dai due autori. Per l'attribuzione delle parti: i paragrafi 1 e 2 sono curati da Dino Gavinelli; i paragrafi 3 e 4 sono curati da Giacomo Zanolin.

ospitano una molteplicità di pratiche, esperienze e consuetudini, che consentono ai turisti di relazionarsi in profondità con i paesaggi, i beni patrimoniali e le culture materiali e immateriali locali, attraversando luoghi meno battuti dal turismo di massa con i tempi di percorrenza dilatati<sup>2</sup>. I cammini hanno anche un ruolo educativo, rivelando l'importanza e il potenziale turistico delle aree interne e delle regioni marginali (De Rossi, 2018; Pileri, Moscarelli, 2021), nonché della dimensione rurale che caratterizza gran parte del territorio italiano (Agnoletti, 2018). Il «turismo dei cammini» propone pertanto esperienze che consentono di fruire dell'*heritage* nella sua complessità, per riflettere sul valore del patrimonio vissuto, rappresentato e in continua rielaborazione in Italia (Cerutti e altri, 2021).

Legato a quanto sinora detto è il tema dell'autenticità – o inautenticità – del turismo (Cohen, 2007; Lovell, Bull, 2018) e quindi della messa in scena delle località (Mac Cannell, 2013; Rabbiosi 2018), che evidenzia la costruzione stereotipata di significati attribuiti ai luoghi. Questi vengono veicolati attraverso *storytelling* pervasivi, in grado di costruire nuovi immaginari collettivi relativi al valore del patrimonio e alle modalità di interazione con i luoghi (Ingold 2016a).

## 2. L'editoria italiana e i cammini: un settore piccolo ma dinamico

Buona parte dell'editoria turistica ed escursionistica italiana punta a far scoprire il patrimonio proponendo determinati percorsi ritenuti particolarmente significativi da esperti e redattori. Questi, recandosi in loco o dalla redazione, decidono il taglio e i contenuti del prodotto editoriale pensando a un'utenza generalista o specializzata (*les randonneurs*, le famiglie, i ciclisti, ecc.). Di conseguenza i diversi prodotti (guide, carte tematiche, atlanti tascabili ecc.) sono concepiti come strumenti utili ad arricchire le conoscenze dell'escursionista-viaggiatore e a trasmettere informazioni molto eterogenee, per qualità e quantità, su categorie geografiche, dimensioni storico-sociali e politico-economiche, elementi specifici (agricoltura, uso plurimo delle acque, sfruttamento di risorse, ecc.), per fare una geografia concreta sul terreno, con «i piedi nel fango» (Frémont, 2007), o per ripassare nozioni e conoscenze disciplinari acquisite in precedenza.

Nella fase pandemica e post-pandemica che stiamo vivendo, il turismo di prossimità si sta configurando come un'occasione per le comunità locali visitate dagli escursionisti. La fruizione turistica permette infatti di avviare pratiche condivise all'interno di piccoli gruppi, di adottare forme alternative o *slow* di viaggio, di avvicinare i viaggiatori a regioni poco frequentate e lontane dal turismo di massa (Figini, Mariotti, 2020). In questo contesto, i prodotti editoriali favoriscono la riscoperta della scala locale, come dimensione geografica complementare a quella dei grandi viaggi internazionali a medio e lungo raggio che la globalizzazione ha alimentato negli ultimi decenni.

Nel vasto panorama editoriale che promuove il turismo dei cammini, ve ne sono alcuni specializzati nel più vasto settore turistico (Touring Club Editore, Ediciclo, Terre di Mezzo), ma anche altri generalisti (come per esempio Hoepli, Domus, Newton Compton, Marsilio). Ad essi si devono poi aggiungere quegli editori esplicitamente specializzati proprio nei cammini (come le Edizioni dei cammini). Ne risultano narrazioni eterogenee, che promuovono, di volta in volta, le caratteristiche culturali, spirituali, religiose, ecologiche, escursionistiche o sportive dei cammini. In tale ampio contesto, il presente contributo, si concentra in particolare su quei prodotti editoriali che consentono di evidenziare e riflettere su alcune tendenze attuali, in quanto non si limitano a cartografare o descrivere percorsi, contesti socio-territoriali ed elementi utili alla fruizione turistica, bensì puntano anche a stimolare il desiderio di confrontarsi con esperienze «alternative» rispetto a quelle proposte dal turismo di massa. In effetti, sono gli altri turisti e visitatori, che in precedenza hanno usufruito di un determinato cammino, a garantire un certo livello di sicurezza e la possibilità di condividere l'esperienza all'interno di una comunità di persone capaci di comprendere il senso dell'esperienza stessa.

Attraverso i cammini, si scoprono, o riscoprono, percorsi già delineati in passato nei loro elementi geo-turistici, i quali vengono investiti di nuovi simboli e narrazioni, in grado di renderli attrattivi per i visitatori contem-

<sup>2</sup> È quanto sostiene anche il Ministero dei Beni Culturali e del Turismo – MIBACT – che promuove la realizzazione intermodale di vie verdi in tutte le nostre regioni. Per approfondimenti si rimanda all'*Atlante digitale dei Cammini d'Italia* del MIIBACT e al sito web [www.turismo.beniculturali.it/home-cammini-ditalia/atlante-dei-cammini/](http://www.turismo.beniculturali.it/home-cammini-ditalia/atlante-dei-cammini/).



poranei. Al contempo, tuttavia, si disegnano *ex-novo* percorsi originali, che vengono caricati di valori identitari per renderli riconoscibili e quindi appetibili ai diversi fruitori. «Scoperta», «invenzione», «promozione», «valorizzazione» sembrano quindi essere le parole più utilizzate e attraverso le quali ragionare per individuare il ruolo dell'editoria nella crescita del «turismo dei cammini» in Italia (Gavinelli, Zanolin, 2021).

### 3. La *mise en tourisme* dei cammini: l'esempio del Cammino Materano

Chiarito il ruolo degli editori in quanto attori chiave nell'ambito del processo di costruzione del «turismo dei cammini», inteso come pratica in grado di proporre un nuovo senso per il turismo di culturale e di prossimità, possiamo ora passare all'analisi sintetica di un'esperienza osservata concretamente sul campo. L'esperienza del Cammino Materano (in particolare i percorsi denominati Via Peuceta, da Bari a Matera, e Via Ellenica, da Brindisi a Matera<sup>3</sup>), che si sviluppa per un totale di circa 450 km, appare significativa per indagare i processi che favoriscono la «*mise en tourisme*» dei cammini (Kadri e altri, 2019).

Pare utile soffermarsi nello specifico sul processo che ha portato alla creazione di questi cammini, nonché sul ruolo svolto da coloro che hanno pensato l'itinerario e si sono impegnati per realizzarlo. Gran parte del merito, rispetto al successo di questa iniziativa, deriva dal lavoro di «In Itinere», un nome che si riferisce sia a un'associazione di promozione sociale sia a una cooperativa, le quali si occupano rispettivamente della gestione dei progetti dal punto di vista culturale e della loro valorizzazione turistica dal punto di vista commerciale. L'intero progetto nasce dalle competenze dei suoi creatori, che hanno saputo coniugare efficacemente il loro ruolo di *insider* (abitanti del territorio estremamente preparati rispetto ai valori ecologici, storici e culturali che lo contraddistinguono) con una elevata preparazione scientifica (il progetto è stato avviato da due archeologi, uno storico e un botanico). Il cammino non è però stato creato dal nulla, né da un'iniziativa privata che ha calato sul territorio il proprio progetto; al contrario, esso è stato costruito attraverso il coinvolgimento diretto delle comunità locali. Queste sono state rese partecipi di un processo che ha gradualmente unito, lungo la linea del cammino, luoghi apparentemente distanti e slegati tra loro. Grazie a questo progetto i luoghi hanno invece ritrovato un senso di coesione e di unitarietà, che nel passato forse già possedevano. Le località sono infatti distribuite lungo una linea ideale di collegamento in cui i diversi centri abitati sono localizzati a circa un giorno di cammino uno dall'altro, per permettere il transito agli abitanti che si spostavano all'interno di un antico mondo rurale.

La forza di questo cammino non sta però semplicemente nella creazione di un percorso che restituisce un senso alle comunicazioni tra piccoli paesi, né soltanto nel rafforzamento del loro valore come unità, bensì nell'essersi proposto come un fattore di coesione socio-territoriale, che parte da una dimensione narrativa, ma che ha fondamentali implicazioni pratiche. La costruzione del Cammino Materano, la forte motivazione dei suoi promotori e l'attivazione delle comunità locali, hanno infatti generato un'immagine unitaria, che rende riconoscibile il territorio e ne consente l'identificazione agli occhi dei turisti che scelgono di percorrerlo. In tutto questo, appare sicuramente centrale il ruolo svolto dalla città di Matera, la cui crescente notorietà a livello internazionale le ha consentito di diventare un centro attrattore primario nella regione. Grazie all'idea del cammino, tale effetto si è però distribuito su un ampio territorio, che travalica i confini della Basilicata e arriva alla Puglia, alla Campania e al Molise. Citando queste regioni, un ultimo aspetto è necessario ricordare, quello del ruolo educativo svolto da questo cammino, che non si limita a rafforzare i singoli borghi inseriti nel percorso, perché attribuisce valore e rilevanza anche agli spazi compresi tra di essi. Il Cammino Materano dimostra che il paesaggio rurale del sud Italia è a torto trascurato nel novero degli elementi di spicco del patrimonio italiano. Questo vale particolare per l'Alta Murgia, la quale presenta valori ecologici straordinari, che derivano dall'interazione costruttiva tra gli esseri umani e il territorio nel corso dei secoli – fig. 1. Di tutto questo, gran parte degli italiani non ha contezza e il Cammino Materano, rendendo possibile la fruizione lenta di questi spazi, si propone come un'opportunità unica per comprendere l'importanza del punto di vista ecologico e culturale.

<sup>3</sup> Il Cammino Materano prevede altri tre percorsi: la Via Sveva – da Trani a Matera; la via Dauna – da Termoli a Matera – e la Via Lucana – da Matera a Paestum.



Figura 1. In cammino nell'Alta Murgia, lungo La via Peuceta del Cammino Materano. Fonte: foto di Roberto Zanolin.

Il Cammino Materano si presenta, in definitiva, come un'esperienza particolarmente rilevante nel panorama italiano e mette in evidenza il potenziale intrinseco nel lavoro dell'imprenditorialità locale, soprattutto in contesti marginali come quelli attraversati dal percorso: esso sintetizza infatti l'importanza dell'azione conservativa che può essere messa in campo da coloro i quali scelgono di rimanere in queste regioni e cercano vie creative per dare vigore alla debole economia locale e creare opportunità di reddito per le famiglie. Il successo del Cammino Materano si misura infatti anche in termini di ricadute economiche, che stanno coinvolgendo una varietà di attori nel campo dell'accoglienza, della ristorazione, ecc.

#### 4. Conclusioni

Il presente contributo è stato costruito seguendo due binari paralleli: in primo luogo è stato richiamato il ruolo della produzione editoriale nazionale dedicata al tema dei cammini; in secondo luogo, è stata proposta una sintetica presentazione del processo di costruzione di uno specifico cammino, considerato utile per evidenziare il potenziale territoriale economico, sociale e culturale di questa particolare forma di turismo. Seguendo lo stesso parallelismo, possiamo a questo punto proporre alcune riflessioni conclusive. Con riferimento all'editoria, si osserva come essa si inserisca efficacemente nel solco di nuove tendenze, in grado di veicolare pratiche, comportamenti, scelte, narrazioni e innovative strategie di auto- ed etero-rappresentazione di territori, patrimoni e paesaggi allo scopo di promuoverli dal punto di vista turistico. L'invenzione, o la riscoperta, di cammini da parte degli editori, promuove implicitamente un nuovo approccio al turismo domestico e alla geografia alla grande scala, delineando una concezione più ampia di patrimonio e fruizione. Viene infatti coinvolta tutta una serie di pratiche variamente connesse alle dimensioni dell'*heritage*, della spiritualità, della ruralità, dell'ecologia, del benessere e dello sport. La visione unitaria proposta da un cammino, arricchisce non solo l'immagine del percorso in sé, ma del territorio che lo ospita nel suo complesso, portando quest'ultimo al di là del valore specifico che tradizionalmente ne ha caratterizzato l'offerta turistica (Stock e altri, 2017). I prodotti editoriali qui rapidamente presentati<sup>4</sup>, offrono un contributo fondamentale ai sistemi locali disposti lungo i cammini, alimentando nuove narrazioni, stimolando la *mise en tourisme* delle località e spingendo, indirettamen-

<sup>4</sup> Per una riflessione più approfondita si veda: Gavinelli, Zanolin, 2021.

te, la riorganizzazione delle infrastrutture alla scala locale. Tutto ciò è possibile in quanto il lavoro redazionale, che sta alle spalle di un prodotto editoriale sui cammini, avviene in sinergia con attori locali, esperti di cultura, storia e patrimonio locale. Gli attori territoriali riscoprono così se stessi attraverso il processo di creazione del cammino e di scrittura della guida. Al contempo, si inseriscono in un discorso «lineare» – quello del cammino, appunto – che genera connessione, sinergia e collaborazione tra i singoli «tasselli» sparsi sul territorio. Il patrimonio assume in questo modo una dimensione olistica, non è più semplicemente espressione della scala locale, bensì un componente di una più vasta rete turistica regionale e sovraregionale. In questo contesto, un ruolo importante è svolto dalla presunta autenticità della dimensione locale, dall'incontro con le popolazioni autoctone e dalla lentezza della pratica del cammino. In realtà tale autenticità è costruita e messa in scena, per generare un'offerta in grado di soddisfare le aspettative eterogenee di un pubblico desideroso sia di esperienze il più possibile vicine alle dinamiche locali dei territori attraversati, sia affetto da una cronica mancanza di tempo, che sarebbe invece necessario per riuscire davvero a comprenderle in profondità.

Proprio la dimensione «lineare» dei cammini offre l'opportunità di riflettere su come reinterpretare il senso profondo del turismo culturale in Italia. Questo tradizionalmente si è concentrato soprattutto su alcuni grandi poli attrattori e su eccezionali manifestazioni artistiche (architettoniche, figurative e scultoree) di cui le grandi città d'arte italiane sono ricche. Negli ultimi decenni i medesimi valori sono stati riconosciuti anche in una molteplicità di centri di dimensioni minori; in questo modo è stata acquisita consapevolezza della distribuzione capillare sul territorio dei beni culturali, creati nel corso dei secoli dalle diverse correnti artistiche che si sono succedute sulla penisola italiana e sulle isole ad essa vicine. Parallelamente, si è cominciato ad attribuire valore anche a beni (materiali e immateriali) non necessariamente riconducibili a un concetto alto di arte, ma derivanti da un saper fare locale che ha saputo costruire un'immagine vincente di sé, a livello nazionale e internazionale. Il cosiddetto «*Made in Italy*» si è così gradualmente imposto come un *brand* in grado di svolgere un ruolo fondamentale nel posizionamento dell'economia italiana – non solo turistica – nella competizione globale. Nel corso del tempo, si è perciò ampliato lo spettro dei valori del patrimonio da sfruttare per attivare dinamiche turistiche, ma un elemento è sempre rimasto costante, ovvero l'approccio fondato sull'individuazione di punti pregiati da esaltare come eccellenze, che si distinguono le une dalle altre. In questo contesto, il «turismo dei cammini» introduce una novità potenzialmente significativa, in quanto sembra implicitamente proporre di passare da una concezione «puntuale» a una «lineare» del patrimonio: di fatto si introduce un nuovo discorso metaforico, fondato sul tema della linea (Ingold, 2016b; 2020). Questo concetto esprime non solo la coesione materiale tra una serie di punti tra loro in condizione di prossimità, ma acquista anche fondamentali significati di carattere culturale, sociale e quindi territoriale. Tim Ingold propone da alcuni anni una nuova epistemologia basata proprio su questo concetto, mostrando come essa si adatti perfettamente all'interpretazione di una molteplicità di processi relativi alle relazioni tra gli esseri umani e i contesti nei quali vivono. Ingold propone un discorso ampio e articolato in molte direzioni, nell'ambito del quale cita anche la pratica del cammino e ne sottolinea la fondamentale vocazione sociale. L'autore afferma infatti che «le impronte non sono sigilli, dai quali si differenziano per [...] la loro temporalità e il loro essere integrate nell'abitare. [...] Se la stessa traccia viene percorsa abbastanza spesso, le singole orme si fondono in un percorso continuo [...] le impronte sono individuali; i percorsi sono sociali» (Ingold, 2020, pp. 98-99). Il discorso sulle linee si inserisce in una riflessione più ampia, che qui non abbiamo tempo di ripercorrere fino in fondo, ma che possiamo sintetizzare sottolineando insieme a lui la necessità di concentrarsi sul fare (o *making*) (Ingold, 2019), per cogliere il senso costruttivo, dei processi umani senza perdersi in inutili speculazioni astratte e concentrarsi invece sull'interazione costruttiva tra gli esseri umani e i contesti ecologici in cui vivono (Ingold, 2016a). L'epistemologia di Tim Ingold trova quindi nella linea la metafora ideale per descrivere questa idea del divenire costruttivo fondato sul lavoro dei soggetti e delle comunità che abitano il territorio. Dal punto di vista della ricerca presentata in questo contributo, le linee di Ingold offrono quindi l'occasione di proporre un approccio al tema dei cammini volto a interpretarli come motori di processi di coesione simbolica e pratica. Intesi in questa prospettiva, i cammini non si limitano a incoraggiare lo sviluppo turistico sfruttando un'opportunità contingente (la pandemia globale e il conseguente incremento del turismo interno e di prossimità), ma in senso molto più ampio favoriscono la coesione tra attori locali e tra essi e i sistemi ecologici, configurandosi in definitiva come una fondamentale opportunità soprattutto per le numerose regioni marginali della penisola italiana (Pileri, Moscarelli, 2020).



## Bibliografia

- Agnoletti M., *Storia del bosco: il paesaggio forestale italiano*, Roma-Bari, Laterza, 2018.
- Battilani P., *Vacanze di pochi, vacanze di tutti. L'evoluzione del turismo europeo*, Bologna, Il Mulino, 2001.
- Borghi R., Celata F., *Turismo critico. Immaginari geografici, performance e paradossi sulle rotte del turismo alternativo*, Milano, Unicopli, 2009.
- Cerutti S., *Il turismo backpacker nell'esperienza degli studenti universitari: analisi di un caso italiano*, in «Rivista geografica italiana», 2021, 128, 1, pp. 61-85.
- Cerutti S., Cottini A., Menzardi P., *Heritography. Per una geografia del patrimonio culturale vissuto e rappresentato*, Roma, Aracne, 2021.
- Cohen E., *Authenticity in Tourism Studies: Après la Lutte*, in «Tourism Recreation Research», 2007, 32, 2, pp. 75-82.
- Cusimano G. (a cura di), *Luoghi e turismo culturale*, Bologna, Pàtron, 2006.
- De Rossi A. (a cura di), *Riabitare l'Italia. Le aree interne tra abbandoni e riconquiste*, Roma, Donzelli, 2018.
- Dickinson J., Lumsdon L., *Slow Travel and Tourism*, Londra, Routledge, 2010.
- Ercole E., *Sviluppo Locale, Sostenibilità, Autenticità, Emozioni*, Milano, FrancoAngeli, 2019.
- Fennel D.A., *Ecotourism*, Londra, Routledge, 2020.
- Figini P., Mariotti A., *Viaggi e turismo*, in Belletini G., Goldstein A. (a cura di), *L'economia italiana dopo il Covid-19*, Bologna, BUP, 2020, pp. 179-195.
- Frémont A., *Vi piace la Geografia?*, Ed. it. a cura di Gavinelli D., Roma, Carocci, 2007.
- Gavinelli D., Zanolin G., *Geografia del turismo contemporaneo. Pratiche, narrazioni e luoghi*, Roma, Carocci, 2019.
- Gavinelli D., Zanolin G., *L'editoria italiana e i cammini: un'opportunità per lo sviluppo locale*, in Marengo M., Bernardini E. (a cura di), *I territori locali. Fra valorizzazione endogena e fruizione turistica sostenibile*, Genova, GUP, 2021, pp. 71-82.
- Giuntarelli P., *Turismo sportivo. Teoria e metodo*, Roma, Armando, 2021.
- Hall C.M., Ram Y., Shoval N. (a cura di), *The Routledge International Handbook of Walking*, Londra, Routledge, 2017.
- Ingold T., *Ecologia della cultura*, Sesto San Giovanni, Meltemi, 2016a.
- Ingold T., *Lines: A Brief History*, Londra, Routledge, 2016b.
- Ingold T., *Making. Antropologia, archeologia, arte e architettura*, Milano, Cortina, 2019 (ed. or. 2013).
- Ingold T., *Siamo linee. Per un'ecologia delle relazioni sociali*, Roma, Treccani, 2020 (ed. or. 2015).
- Kadri B., Bondarenko M., Pharcien J.P., *La mise en tourisme: un concept entre déconstruction et reconstruction. Une perspective sémantique*, in «Téoros», 2019, 38, 1.
- Lavarini R., *Il pellegrinaggio cristiano*, Genova, Marietti, 1997.
- Lovell J., Bull C., *Authentic and Inauthentic Places in Tourism: From Heritage Sites to Theme Parks*, Milton Park, Taylor & Francis Ltd., 2018.
- Mariotti A., Berti E., Denu P., *Gestion des itinéraires culturels. De la théorie à la pratique*, Strasbourg, Council of Europe Publishing, 2015.
- Musella M., La Foresta D. (a cura di), *Turismo, turismo e sviluppo dei territori*, Torino, Giappichelli, 2018.
- Pileri P., Moscarelli R., *From Slow Tourism to Slow Travel: An Idea for Marginal Regions*, in Pileri P., Moscarelli R. (a cura di), *Cycling & Walking for Regional Development. Research for Development*, Cham, Springer, 2021.
- Rabbiosi C., *Il territorio messo in scena. Turismo, consumi, luoghi*, Milano-Udine, Mimesis, 2018.
- Rabbiosi C., *Performing a Walking Holiday. Routing, Immersing and Codwelling*, in «Tourist Studies», 2021a, 21, 3, pp. 367-386.
- Rabbiosi C., *Vacanze in cammino, performance dei luoghi: una proposta concettuale*, in Iacoli G. e altri (a cura di), *Culture della mobilità Immaginazioni, rotture, riappropriazioni del movimento*, Firenze, Cesati editore, 2021b, pp. 249-262.
- Sheller M., Urry J., *The New Mobilities Paradigm*, in «Environment and Planning», 2006, 38, pp. 207-226.
- Stock M., Coëffe V., Violier P., *Les enjeux contemporains du tourisme. Une approche géographique*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2017.

## I fari storici e le esperienze di riuso: il caso del Portogallo

Antonietta Ivona, Rosario De Iulio<sup>1</sup>

Sou na noite um diamante, que gira a avisaros homens,  
por quem vivo, mesmo quando os não vejo.  
(Luis Cernuda, *Monólogo do Faroleiro*, 1934-1935).

### 1. Introduzione

Lo spazio geografico va inteso come una costruzione progressiva e consapevole – sia dal punto di vista individuale, sia da quello collettivo – nella quale si collocano gli elementi geografici e le relazioni tra elementi stessi. Se dal secondo dopoguerra e per i venti anni successivi nell'Europa occidentale lo spazio costiero ha mantenuto una seppur minima cesura tra gli spazi naturali e quelli antropizzati, a partire dagli anni Settanta dello scorso secolo il veloce sviluppo la fascia litoranea è stata l'area che ha subito la più rapida trasformazione, spesso deturpando l'ambiente costiero e con esso le diverse testimonianze materiali del passato.

Va sottolineato che dal punto di vista storico, le regioni costiere hanno avuto il ruolo di zone di scambi culturali e materiali, dove le persone, i beni, le merci e le idee provenienti dall'altrove si mescolano con quelle locali e tradizionali. Per tale motivo, la riscoperta del patrimonio culturale materiale del passato può svolgere un ruolo centrale nella riqualificazione dei litorali.

Tra i segni territoriali costieri più evidenti vi sono i fari, che per lungo tempo sono stati il luogo di contatto tra il mare e la terra, un elemento connettivo tra due sistemi diversi, ma indissolubilmente interconnessi. La consuetudine di accedere falò sulla sommità delle alture al fine di orientare la navigazione notturna rimonta a tempi antichissimi, come lo testimoniano gli scritti dei viaggiatori del passato e solo in una fase successiva si cominciarono a edificare delle torri sulla cui cima si accendevano dei fuochi. Il faro di Alessandria d'Egitto, ad opera di Sostrato di Cnido – III sec. a.C. –, considerato per la sua magnificenza tra le Sette Meraviglie del mondo, divenne il prototipo da imitare. Del resto proprio il nome dell'isola Φάρος, posta all'imboccatura del porto dove sorgeva la costruzione, ha finito per designare questo tipo di manufatto in molte lingue romanze. La ripresa della navigazione commerciale durante l'epoca medioevale ha rappresentato un ulteriore incentivo per la costruzione di nuovi segnalatori notturni. La Lanterna di Genova (1128) che ancora oggi è la costruzione di questo tipo più alta del Mediterraneo, probabilmente questo manufatto medioevale rappresenta meglio di altri la potenza della città in quell'epoca, tanto da identificare dal punto di vista iconografico la città stessa (Mariotti, 2005). L'evoluzione tecnica dell'edificio – sempre con pianta centrale –, quella tecnologica del combustibile per accendere il fuoco e infine quella dell'utilizzo di lenti allo scopo di amplificare il segnale luminoso hanno contraddistinto l'evoluzione storica di questo tipo di fabbricato, diffusosi in una prima fase in area mediterranea per poi passare al nord Europa e al resto del mondo, in relazione all'aumento dell'importanza dei traffici commerciali in queste aree.

Attualmente con la comparsa della navigazione satellitare da circa cinquant'anni non si costruiscono più nuovi fari, quelli supertesti hanno perso il loro ruolo di segnalazione marittima, per cui oggi sono solitari testimoni

<sup>1</sup> Antonietta Ivona, Università di Bari; Rosario De Iulio, LUMSA, Università della Campania «Luigi Vanvitelli».

Pur essendo l'articolo risultato di un lavoro comune, si attribuiscono i paragrafi 2 e 4 ad Antonietta Ivona, e i paragrafi 1 e 3 a Rosario De Iulio.



di lungo passato. Si pone quindi il tema della loro conservazione compatibile con la loro struttura, allo stesso modo di qualsiasi altra testimonianza del passato. L'uso turistico è sicuramente quello più idoneo e in tal senso è possibile distinguere un «turismo dei fari» dove l'edificio ha una funzione museale che può essere di auto documentazione<sup>2</sup> o di documentazione delle caratteristiche storiche o ambientali del territorio circostante, oppure del «turismo nei fari» quando la struttura accoglie le funzioni ricettive (Malvasi 2012).

Scopo di questo studio è quello di analizzare la storia evolutiva dei fari in Portogallo, paese che ha lunghe tradizioni marinaresche e come attualmente si è orientati al loro riuso. Per ovvie ragioni di brevità, si è limitato ad analizzare solo il riuso delle strutture per scopi museali, visto che per i fari lusitani è previsto il solo recupero con tali finalità.

Dal punto di vista metodologico il presente lavoro si caratterizza in due parti conseguenti, ma strettamente legate. Dopo l'introduzione, il paragrafo successivo riflette sull'importanza e significato di *heritage* di fari attraverso una rapida ricognizione sui principi e le finalità delle politiche di riuso in Italia e in Spagna, nazioni che presentano grosse affinità con il Portogallo. Il paragrafo seguente, invece, esamina in dettaglio l'esperienza portoghese, dove sono riportati due casi emblematici di riutilizzo compatibile di questi particolari manufatti. Si tratta in entrambi i casi della trasformazione in musei: l'uno è rivolto all'auto documentazione – Faro di Santa Marta, in Cascais –, mentre l'altro accoglie una mostra relativa al vulcanesimo dell'area – Faro di Cape-linho, nell'isola di Faial, Azzorre.

## 2. L'*heritage* dello spazio costiero e i fari. Le esperienze italiane e spagnole

Le aree costiere sono ambiti di rilevante interesse nella condizione urbana contemporanea sia per la varietà di paesaggi ambientali, storici e culturali che comprendono, ma anche per il loro carattere di transizione e interfaccia tra entroterra, costa e mare. In tal senso Pittaluga (2018, p. 150) chiarisce: «Questi territori spesso associati a dinamiche legate alle attività di *leisure* e del turismo, mettono in mostra spazi fuori dall'ordinario, ambienti a tema in cui i paesaggi sono prodotti, commercializzati e consumati ma mostrano al contempo una propensione ad assumere una pluralità di significati e divenire ambiti attrattivi di interazione sociale e di interesse collettivo, in quanto sono caratterizzati da rilevanti qualità ambientali e culturali e sono spesso esterni alle dinamiche e criticità della città compatta». Ma il turismo non è l'unica attività che ha plasmato la fascia costiera italiana e non solo italiana, pur rimanendo quella più evidente nei suoi effetti sui territori.

Nel tempo la sovrapposizione delle diverse attività attente più ai benefici economici rispetto ai valori ecologici, ha disegnato un sistema complesso di occupazione di questo delicato spazio secondo che il fine fosse l'occupazione della costa o del mare costiero. I legami, gli interessi, le conflittualità che si determinano nella regione marittimo-litoranea – e che si proiettano in spazi più ampi di quelli effettivamente ricoperti dai suoi elementi costitutivi –, rendono impossibile la definizione di una sua ampiezza precostituita.

Oggi, il patrimonio culturale svolge un ruolo centrale nelle narrazioni delle regioni costiere e nella loro riorganizzazione come luoghi e/o contenitori di presidi storici, culturali, sociali ed economici. Secondo Gillis (2012) sotto lo sguardo del turista, le coste sono considerate luoghi dove la vita umana era semplice e pittoresca, trasformandole in *heritage* e generando nuove forme di reddito.

Lo *heritage* può essere definito come l'insieme di beni materiali e immateriali in cui un gruppo, una società o una nazione assume come eredità del proprio passato, da conservare nel presente anche a beneficio delle generazioni passate: «Lo *heritage* non è dato e definibile a priori, né univoco in quanto a gerarchie di valore: ciò che è ritenuto *heritage* da una generazione può non essere ritenuto tale da un'altra generazione, per poi essere rivalutato da quella successiva. Infatti, l'eredità di cui stiamo parlando ha senso solo se chi eredita reinterpretava, iscrive quell'eredità nel proprio presente» (Timothy, Boyd, 2007, p. XX). È, altresì, importante interrogarsi

<sup>2</sup> L'immagine del faro che si erge solitario su una costa tempestosa ha sempre colpito la fantasia di molti pittori romantici come Monet, Turner sino ad arrivare ai più recenti Hopper e Guttuso. In particolare, questi ultimi, lo interpretano come il simbolo dell'abbandono dalle inquietudini novecentesche, ma è stato anche l'oggetto di sperimentazioni visive di cineasti e di introspezioni psicologiche da parte di scrittori. Ad esempio, Virginia Wolf nel romanzo *To the lighthouse* – 1927 – descrive i sentimenti e i pensieri per la mancata visita al faro a causa della tempesta. Quest'ultimo si trasfigura come la meta irraggiungibile, l'elemento di collegamento tra il passato e il futuro, un possibile luogo dove rifugiarsi nel tentativo di mettere ordine nel caos dell'esistenza.

sul senso dell'*heritage* collettivo ovvero di quell'insieme di valori, simboli e segni territoriali nei quali una comunità si riconosce e attraverso i quali trasmette la propria identità.

Analogamente ad altri processi, anche quello della conservazione e riutilizzo a fini turistici delle risorse culturali, come i fari, non può avvenire ovunque nello stesso modo: «Anche se esiste una logica serie di passi da fare, può essere necessario apportare modifiche per adattarsi alle condizioni, le esigenze, le finalità e gli obiettivi del luogo. Questi passi, o fasi, non si escludono reciprocamente, sussistendo la possibilità di un qualche grado di sovrapposizione» (Timothy, Boyd, 2007, p. 18). Da questo si evince che il generale successo del riutilizzo dei fari dipenderà dalla contestualizzazione di ciascuna delle iniziative e dalla visione d'insieme che avranno gli enti attuatori.

Lo scopo principale di ciascun percorso di riconversione dovrà, quindi, essere il recupero degli edifici dal degrado per garantirgli un nuovo utilizzo, attivare le economie territoriali e riconsegnarlo alla comunità, creando una solida opportunità di sviluppo locale e un benessere sociale della collettività residente.

In questi ultimi anni, nel mondo e in Europa in particolare, si sono susseguite diverse iniziative per il recupero architettonico e il riuso dei fari per fini turistici e culturali, tenuto conto che il faro come infrastruttura di ausilio alla navigazione marittima sia superata, molti di essi continuano la loro attività di segnalazione luminosa, però gli spazi di pertinenza – magazzini, casa del guardiano etc. – potrebbero ospitare nuovi usi. Di seguito, per ragioni di brevità, si farà solo cenno alle esperienze di riuso in Italia e Spagna, paesi che per ragioni storiche e culturali hanno avuto con il Portogallo importate relazioni sin dal lontano passato.

Ad esempio, la legislazione italiana in materia di beni culturali ha introdotto, da qualche anno, il concetto di valorizzazione e fruizione dei beni culturali mediante l'affidamento a terzi dei servizi di assistenza culturale e di ospitalità per il pubblico. In tale direzione, dal 2015 e nelle altre edizioni successive, è partito il progetto nazionale «Valore Paese» dell'Agenzia del Demanio che intende favorire la valorizzazione del patrimonio immobiliare pubblico italiano attraverso la sinergia tra i settori del turismo, dell'arte e della cultura, dello sviluppo economico e della coesione territoriale. In tal senso, il recupero del patrimonio pubblico di proprietà dello Stato e degli enti locali ha la possibilità di essere considerato non più solo in termini di costo per la collettività, ma anche come significativa leva di sviluppo territoriale e sociale, in una logica di partenariato pubblico-privato. Dall'avvio del progetto ad oggi si sono create nuove sinergie per l'effettiva attuazione del progetto; dalla cooperazione dell'amministrazione centrale con le regioni e gli enti locali e i privati che chiederanno e otterranno la concessione d'uso agli accordi per la promozione e la fruizione dei fari e delle altre strutture costiere. Sono state approntate, poi, nuove modalità di affidamento dei servizi di assistenza culturale, per l'ospitalità e organizzative, anche legate alla costituzione di società miste. La valorizzazione dei fari, in particolare, riguarda la rilevanza economica del patrimonio culturale per gli impatti che trasversalmente determina in relazione alle sue attività ed ai suoi servizi. Occorre menzionare, poi, il «Progetto Regionale Orizzonte Fari» della Regione Sardegna per la valorizzazione dei fari e degli edifici costieri dell'isola, attraverso un accordo di collaborazione tra Agenzia del Demanio e Regione Sardegna per la riqualificazione di dieci strutture costiere – nove regionali e una statale – e il recupero di altri edifici costieri di proprietà demaniale.

La riconversione dei fari e delle strutture costiere in Italia è comparabile per alcune iniziative simili all'esperienza spagnola. Nel 2016 l'Istituto dei Beni Culturali della Spagna (IPCE, 2017) ha realizzato un catalogo dei fari della Spagna che hanno un valore patrimoniale rilevante. Lo studio ha permesso di precisare che 130 dei 191 fari in servizio sulla costa della Spagna hanno un considerevole valore patrimoniale dal punto di vista tecnologico, architettonico e sociale. Questi elementi, di cui alcuni sono in via di alienazione, per essere messi al servizio dello sfruttamento turistico patrimoniale, sono uno degli esempi più complessi e completi del patrimonio industriale, poiché coprono valori materiali – mobili e immobili – e immateriale. Per questi motivi, la procedura di catalogazione ha richiesto anche l'inclusione delle componenti tecnologiche, degli elementi costruttivi e l'impatto che hanno prodotto nella società. Non si può perdere di vista che si tratta di elementi del patrimonio vivente, dal momento che questi siti continuano a svolgere le loro funzioni. Avere uno studio dei fari patrimoniali è fondamentale per la sua corretta conservazione. Pertanto, si ritiene che la prima azione per la loro protezione, dovrebbe essere l'identificazione di quei fari che hanno un valore patrimoniale. È una strategia che garantisce una conservazione responsabile, sostenibile e attenta con l'ambiente, attraverso lo sviluppo di attività, diverse da quelle di segnalazione marittima, in quegli spazi inutilizzati pertinenti ai fari. Come viene ribadito costantemente nella ricerca in nessun caso si procederà con una conversione del faro in

qualcos'altro; i fari continueranno a fornire il suo servizio e queste azioni saranno sviluppate, come è stato fatto in alcuni casi, in quegli spazi complementari al faro. (MECD, IPCE, 2017).

Assimilabile all'iniziativa italiana «Valore Paese» è quella spagnola «Faros de España», realizzata nel 2018 dai Porti di Stato e le Autorità Portuali, con l'obiettivo di valorizzare gli spazi dei fari inattivi per il servizio, al fine di promuovere lo sviluppo di attività diverse da quelle di segnalamento marittimo, comprese quelle di tipo alberghiero, nonché ostelli o alloggi. Esse potranno favorire lo sviluppo di attività culturali o assimilate di interesse sociale, in modo da consentirne l'apertura alla società e garantirne la conservazione in modo sostenibile e rispettoso dell'ambiente, mantenendo, in ogni momento, la funzione di aiuto alla navigazione.

L'iniziativa Fari di Spagna, come quella italiana, si concentra, in modo speciale, sulla promozione di sviluppo di tipo alberghiero nei fari, ma prevede anche progetti in settori diversi da quello turistico. Una strategia che garantisce una conservazione responsabile, sostenibile e attenta con l'ambiente è la promozione, attraverso il progetto-iniziativa «Faros de España», dello sviluppo di attività, diverse da quelle di segnalamento marittimo, in questi spazi, ora inutilizzati, disponibili nella vicinanza dei fari. In nessun caso si tratta di una conversione del faro in qualcos'altro, il faro continuerà a fornire il suo servizio e queste azioni si svolgeranno, come è già stato fatto in alcuni casi, in quegli spazi complementari al faro. In tal maniera, il vecchio edificio assommerà più funzioni, con l'obiettivo di migliorare l'offerta turistica del territorio.

### 3. I fari storici in Portogallo. Esperienze di riuso

L'origine dei fari in Portogallo, come riporta Aguilar (1998), è riferita all'accensione di grossi fuochi in prossimità dei conventi sorti lungo le coste e gli stessi frati si interessavano di mantenere viva questa segnalazione. Secondo lo stesso autore, fu proprio per iniziativa della chiesa a cui si deve la costruzione del primo edificio in pietra destinato a tale scopo<sup>3</sup>, al pari di altre nazioni europee, anche se alcuni studiosi contestano tale affermazione<sup>4</sup>. Difatti, il vescovo D. Miguel da Silva nel 1527 ordinò la costruzione di questo manufatto a São Miguel-o-Anjo, una località che sorge in prossimità della foce del fiume Douro<sup>5</sup>. Del resto, ancora oggi è ben visibile la costruzione di una cappella accanto al faro, come voler ulteriormente rimarcare il ruolo della chiesa nella gestione della segnalazione marittima. Nel giro di pochi anni furono costruiti altri fari, ma secondo il giudizio di alcuni studiosi (Oliveira, 1990), essi furono nettamente insufficienti per rendere sicura la navigazione sotto-costa infestata da pericolose scogliere, tanto che le cronache del tempo definirono la linea costiera lusitana come *costa negra* – costa scura –, a causa della scarsità di segnalazioni luminose notturne.

Questa situazione migliorò notevolmente quando a partire del 1758, su iniziativa del Primo ministro Maquês de Pombal<sup>6</sup> si ordinò il ripristino dei vecchi fari e la costruzione di nuovi in luoghi strategici della costa, destinando la loro gestione allo Stato, non più ai conventi come era in passato. Come ha sottolineato Boiça (2004, p.20), l'azione pombalina riguardò soprattutto un miglioramento tecnologico dei fari esistenti, poche furono le nuove costruzioni: «o Alvará pombalino de 1758 não é uma carta de fundação dos faróis portugueses»<sup>7</sup>.

<sup>3</sup> Va precisato che si trattò di fuochi accesi su delle torri e torrette di avvistamento, accesi periodicamente – di solito da ottobre a marzo – conosciute con il termine di *fogueiras* – falò – o *candeeiros* – lampade (Revista da Armada, 2018).

<sup>4</sup> Difatti, secondo alcuni autori, tra il 1515 e il 1520 si ha la certezza documentata della costruzione di un faro costruito in prossimità del Cabo de São Vicente – lungo la costa dell'Alentejo – per opera di D. Fernando Coutinho vescovo di Silves. Le cronache, inoltre, riportano che la torre fu distrutta nel 1586 da una scorreria del corsaro Francis Drake e rimase inattivo sino al 1606, quando fu ricostruito dal re D. Felipe II. L'attuale forma, così come è riportata in una lapide commemorativa ancora leggibile, la si deve ad un restauro compiuto nel 1846 dalla regina D. Maria II (Revista da Armada, 2018).

<sup>5</sup> Lo stesso autore chiarisce che lo scopo di questa costruzione era quello di dare origine ad un porto sicuro, in maniera da offrire per la regione nord del paese la possibilità di maggiori contatti commerciali con il resto d'Europa. La notizia citata dimostra, ancora una volta, che la costruzione di un faro è la condizione necessaria per lo sviluppo di un porto commerciale.

<sup>6</sup> Sebastião José de Carvalho e Melo conte di Oeiras e marchese di Pombal – 1699-1782 –, illuminista e massone, fu primo Ministro dal 1750 al 1777. Dopo il disastroso terremoto di Lisbona del 1775, si distinse per la direzione dei soccorsi ai sopravvissuti e dell'opera di ricostruzione. Fu altresì autore di numerose riforme di carattere economico e politico.

<sup>7</sup> Trad.: «La licenza pombalina del 1758 non è il documento di fondazione dei fari portoghesi». L'autore, inoltre, sottolinea il miglioramento tecnologico della gran parte dei fari esistenti sin dall'epoca medioevale e soprattutto il potenziamento delle segnalazioni lungo la costa lisbonese, tenendo in conto delle distruzioni avutesi a seguito del terremoto del 1755.

Difatti proprio in questo periodo si è censita la costruzione del primo faro lusitano, inteso in senso moderno. Il faro di Nossa Senhora da Luz (1761) sorto in prossimità della foce del Douro, ha sostituito una vecchia costruzione del 1680, edificata per il medesimo scopo. Per semplicità, è possibile, suddividere la storia lusitana dei fari in tre periodi differenti. Il primo comprende l'intervallo di anni tra 1761 e 1790<sup>8</sup> caratterizzato dalla costruzione di nuovi fari secondo la programmazione pombalina, il secondo comprende il periodo tra il 1836 sino alla fine del secolo, ha inizio con il varo del decreto 12 dicembre 1836 che stabilì l'ampliamento della rete delle nuove segnalazioni visive realizzate dall'ingegnere Gaudêncio Fontana<sup>9</sup>, secondo i canoni più moderni e più simili al resto d'Europa (Vilhena, Louro, 1998). Proprio in questi anni apparve il primo progetto unitario di illuminazione della costa portoghese: la *Carta dos Pharoas de Portugal* del 1866 ad opera di Francisco Pereira da Silva. Questo importante documento storico, inoltre, conferma la costruzione dei primi fari nelle isole, a Punta di S. Lourenço nell'isola di Madeira – 1870 – e a Punta do Arnel in quella di S. Miguel nelle Azzorre – 1876. L'ultima fase è relativa all'intervallo di tempo dal 1908 al 1927. Difatti è risalente al 1908 l'istituzione della *Repartição* – Compartimento – dei fari autonomo nell'ambito del Ministero della Marina e ciò consentì un maggiore impulso alla costruzione di nuovi edifici a tale scopo con il miglioramento tecnologico dell'illuminazione (Revista da Armada, 2018).

In epoca più recente, con l'affermazione della navigazione satellitare, i fari hanno perso la loro funzione originaria, oggi taluni di essi, ormai completamente automatizzati, hanno mutato la loro funzione e sono diventate delle importanti attrattive turistiche, tenuto conto dell'importanza della navigazione nella cultura lusitana. Difatti con l'istituzione del primo museo dei fari ospitato nella *Direção de Faróis* del 1984, si è aperta una nuova fase per questo tipo di costruzioni, ossia quello di documentare il lungo passato marittimo. Alcuni di essi, segnatamente quelli più facilmente raggiungibili e in prossimità dei centri urbani, si sono trasformati in poli museali o in centri di documentazione scientifica. Nel primo caso emerge il Faro di Santa Marta in Cascais, risalente al 1868. Completamente automatizzato dal 1980, a partire dal 2006 fu trasformato in museo, rappresentando il primo faro portoghese con questa funzione che documenta sé stesso. L'altro caso riguarda il Faro dos Capelinhos nell'isola Faial nelle Azzorre. Fu costruito nel 1903, nonostante che da molto tempo si avvertisse la necessità di una segnalazione luminosa per rendere più sicura la navigazione<sup>10</sup>, dopo disastrosi naufragi. Nel 1957 a seguito dell'eruzione del vulcano Capelinhos, il faro fu disabilitato e quindi abbandonato. A partire dal 1996, anche per iniziativa di una associazione locale, si cominciò a discutere dell'utilizzo turistico del faro, sin quando dal 2005 fu varato un progetto di ripristino della infrastruttura marittima con la funzione di un centro documentario del vulcano e delle sue eruzioni, rappresentando un polo turistico di notevole richiamo. Attualmente, si contano 27 fari storici visitabili<sup>11</sup> – 2021 –, inseriti in circuiti turistici. Secondo i dati espresso dall' *Autoridade Marítima Nacional* il turismo dei fari rappresenta una risorsa importantissima, tanto che nel 2018 – ultimo dato disponibile – si sono contati circa 100.00 visitatori<sup>12</sup>.

#### 4. Conclusioni

Il recupero e il riuso dei manufatti identitari, come si è visto, sta includendo i fari e ad altri edifici costieri, via via riconosciuti come risorse culturali da non disperdere, ma piuttosto da valorizzare adeguatamente. Essi come le altre risorse culturali sono finalmente considerati come espressione di quel sistema di segni che lega

<sup>8</sup> Così come riportato da Aguilar (1998 p. 10) gli anni tra il 1790 e il 1836 fu un periodo di grandi rivolgimenti politici, che ebbe diverse conseguenze quali l'interruzione dell'attività di miglioramento delle segnalazioni luminose notturne: «a Guerra Peninsular, partida da Corte para o Brasil, lutas sucessivas entre liberais e absolutistas». Trad.: «la Guerra Napoleonica (L'invasione della penisola Iberica 1808 - 1814), la partenza della Corte per il Brasile (1807), lotte successive tra liberali e assolutisti (1832-1834)».

<sup>9</sup> Il decreto oltre a programmare nuovi fari, completa e realizza quelli già stabiliti nella fase precedente che non furono realizzati sia per ragioni economiche e sia per quelle politiche. Tra i nuovi fari, si segnala il Faro di Cabo da Roca, realizzato da Fontana, costruito sulla punta più occidentale dell'Europa.

<sup>10</sup> Come chiarisce il Silveira (2002) vi sono numerosi documenti storici del passato che attestano questa esigenza. Il più antico è risalente al 1678 e denuncia proprio la pericolosa navigazione all'interno dell'arcipelago.

<sup>11</sup> La lista è consultabile nel sito dell'Autorità Marittima Nazionale: [www.amn.pt/DF/Paginas/vistas/Aspx](http://www.amn.pt/DF/Paginas/vistas/Aspx). Per ognuno di essi è possibile leggere una scheda informativa sulla localizzazione, le caratteristiche tecniche e infine la storia della costruzione.

<sup>12</sup> *Quotidiano Público* del 30.12.2018, p. 12.

il territorio con la struttura socio-economica in cui esse sono presenti. «Entro questa concezione l'oggetto "bene culturale" non viene analizzato in quanto tale ma nel suo significato, nel valore che gli viene dato, al suo valore come segno all'interno dei rapporti sociali. Il bene culturale assume dunque significati e ruoli differenti in contesti territoriali diversi» (Pioletti, 2002, p. 356). I beni hanno dunque valore relazionale e ogni bene è al centro di una molteplicità socio-culturale di valutazioni. Il complesso di beni culturali localizzati costituisce il patrimonio tipico di ogni luogo, i cui elementi entrano o possono entrare in interrelazione fra loro e con l'esterno, entro un sistema territoriale locale. In questo modo il patrimonio culturale permette a ogni comunità di raggiungere una propria identità e tale patrimonio può rappresentare un potente motore per lo sviluppo locale, inteso come sviluppo basato su un processo auto-organizzato. Tutte le componenti del patrimonio locale, quindi, favoriscono la continua reinvenzione del territorio.

Le diverse tipologie di esperienze di recupero, dimostrano come il riutilizzo delle risorse culturali per fini diversi da quelli originali è, quindi, come conservare il loro valore culturale ed economico senza incorrere nel rischio di renderle meno attrattive. Un eccesso di enfasi nel sottolineare il loro valore culturale potrebbe tradursi in una museificazione della risorsa. Il rischio, invece, di porre un eccesso di attenzione nella produzione di valore economico a discapito di quello culturale potrebbe tradursi in una banalizzazione della risorsa stessa. Concludendo, nel caso specifico dei fari, come sintetizzare il principio della conservazione della risorsa-fari con quello della fruibilità secondo i principi della sostenibilità nel tempo? Sin ora gli esempi riferiti forniscono ampie rassicurazioni. Laddove il processo di trasformazione d'uso sia rispettoso dell'integrità delle strutture secondo i consolidati principi del restauro dei monumenti il risultato è sempre di grande effetto, sia nella funzione museale e sia in quello di struttura recettiva. Del resto, il dibattito sul ruolo del patrimonio culturale nelle zone costiere, nell'attuazione di opportune strategie di sviluppo sostenibile è ancora molto acceso non solo in Italia. Esso non può prescindere dal considerare il patrimonio costiero nella sua globalità; non potranno esserci efficaci strategie di conservazione e ri-valorizzazione se non considerando ogni risorsa parte integrante dell'*heritage* complessivo del territorio esaminato.

## Bibliografia

- Agenzia del Demanio, *Valore Paese Fari*, 2020 ([www.agenziademano.it](http://www.agenziademano.it)).
- Aguilar J., *Onde a terra acaba: história dos faróis portugueses*, Lisbona, Pandora, 1998.
- Boiça J., *Os faróis portugueses: memória do passado, desafios do presente*, in «Revista Estudos/Património», IPPAR, 2004, 7, pp. 2-22.
- Direção dos faróis, *Faróis uma luz que nosguia do passado ao future*, in «Revista da Armada», Ministerio da Marinha, 2018, 526, pp. 17-20.
- Gillis J.R., *The Human Shore: Seacoasts in History*, Chicago, University of Chicago Press, 2012.
- Malvasi M., *Il turismo dei fari e nei fari. Visite e soggiorni*, in «Ambiente, Società e Territorio», AIIG, 2012, 4, pp. 33-37.
- Mariotti A., *Fari*, Vercelli, White Star, 2005.
- MECD-Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, IPCE-Instituto del Patrimonio Cultural de España, *Catálogo de Faros con valor patrimonial de España*, Madrid, IPCE, 2017.
- Oliveira J., *Faróis*, Lisbona, Mirandela, 1990.
- Pittaluga P. (a cura di), *Inseguimenti turistici costieri e sostenibilità: Progetti di rigenerazione*, Milano, FrancoAngeli, 2018.
- Pioletti A.M., *Valorizzazione territoriale e identità locali*, in Persi P. (a cura) *Beni Culturali Territoriali Regionali. Siti, ville e sedi rurali di residenza, culto, lavoro tra ricerca e didattica*, Fano, Grapho, 2002, pp. 355- 364.
- Silveira C., *O Cabo Submarino e outras crónicas Faialenses*, Horta, Núcleo Cultural, 2002.
- Timothy D.J., Boyd S.W., *Heritage e Turismo*, Milano, Hoepli Editore, 2007.
- Vilhena J., Louro M., *Faróis de Portugal*, Lisbona, Gradiva, 1998.



## Il patrimonio culturale della regione di Elbasan, un potenziale per lo sviluppo economico sostenibile

Imelda Sejdini<sup>1</sup>

### 1. Introduzione

Lo sviluppo sostenibile è un concetto molto ampio, che comprende gli aspetti ambientali, economici, culturali e sociali. Precedenti studi e diverse ricerche condotte in tutto il mondo hanno mostrato un collegamento diretto tra la conservazione del patrimonio culturale e la sostenibilità ambientale, sociale, culturale ed economica. Il patrimonio culturale, tra molte definizioni<sup>2</sup> non contrastanti, si definisce anche come l'insieme dei beni culturali, materiali e immateriali, di un individuo, gruppo o società, ereditati dal passato che si conservano nel presente, per essere trasmessi alle generazioni future come parte del patrimonio nazionale di un paese, che esprimono i suoi valori, l'identità, le conoscenze, le tradizioni, le credenze e i beni culturali<sup>3</sup>. Il patrimonio culturale comprende gli aspetti materiali della cultura come siti archeologici, edifici storici, paesaggi naturali, monumenti di cultura ecc, così come gli aspetti non materiali, che sono inclusi nelle attività sociali, nella vita comunitaria, nei valori, nelle credenze e nelle forme espressive come il linguaggio, l'arte, l'artigianato, il folklore, la musica e la danza. Il ruolo economico del patrimonio culturale ormai è evidente e ben riconosciuto in tutto il mondo. Throsby (2008) suggerisce una serie di principi come *interconnessione*. Secondo lui, i sistemi economici, sociali, culturali e ambientali non dovrebbero essere visti in isolamento. Il legame tra cultura e turismo è l'aspetto più visibile del contributo della cultura allo sviluppo economico. Cosicché nella loro ricerca, Baycan e Girard (2011) hanno trovato che il 37% del turismo globale ha una motivazione culturale e i visitatori del patrimonio culturale rimangono più a lungo, visitano il doppio dei posti e spendono due volte e mezzo più degli altri visitatori. In alcuni luoghi culturali il turismo del patrimonio culturale è uno dei principali contributi economici<sup>4</sup>.

La regione di Elbasan ha un patrimonio culturale che rappresenta l'individualità della comunità e che contribuisce alla identità collettiva del nostro paese, prendendo in considerazione tutte due le forme, tangibile ed intangibile. La regione di Elbasan si trova nella zona centrale dell'Albania. Si compone di quattro distretti: il distretto di Elbasan, che è anche il centro di questa regione, il distretto di Librazhd, il distretto di Peqin, il distretto di Gramsh. La regione è attraversata da due fiumi: quello di Shkumbin e di Devoll. La principale arteria idrografica della Regione è il fiume Shkumbin che scorre da sud-est a ovest, dividendo il distretto di Elbasan in due parti uguali. Nella Regione di Elbasan si trovano anche molti ruscelli, bacini e laghi. Elbasan ha uno specchio d'acqua di circa 650 ha, costituito da laghi naturali e bacini idrici costruiti a scopo di irrigazione. Rispettivamente, gli invasi sono circa 33, mentre i laghi naturali sono 34, situati nella zona di Dumrea<sup>5</sup>. Questo rilievo e le risorse naturali compongono un altro potenziale da sfruttare a scopo di attrarre investimenti e turisti.

<sup>1</sup> Università di Elbasan.

<sup>2</sup> La definizione più usata è quella del consiglio europeo nel rapporto «Il nostro futuro comune», WCED, Oslo (1987): «sviluppo che soddisfi i bisogni della generazione attuale senza compromettere la capacità delle generazioni future di incontrare i propri bisogni».

<sup>3</sup> CEU\_The concept and history of cultural heritage\_2021.

<sup>4</sup> Baycan e Girard (2011).

<sup>5</sup> Consiglio del distretto di Elbasan (2021), qarkuelbasan.gov.al.

## 2. Evidenza storica locale

La storia<sup>6</sup> della regione di Elbasan ha le sue origini nel II secolo d.C., con i primi insediamenti illirici. Sulla base dei dati archeologici, si ritiene che il primo nome di Elbasan fosse «mansius» che significa luogo di residenza. Nel II secolo, la città era conosciuta come Skampis e successivamente come Skampi. La città di Elbasan, si trova sulla riva destra del fiume Shkumbin, dove si interseca con la famosa strada Egnatia. Nella storia antica Elbasan cambiò spesso nome, ma per la prima volta lo troviamo scritto nei documenti storici del II secolo come *vicus* con il nome Scampis dipendente da Dyrrah. Scampis era un tipico *castium* – castello – romano edificato tra il III-IV secolo d.C. Nel sec. VI la città si sviluppa fuori dal castello essendo sede vescovile con una cattedrale e una basilica sulla collina di Tepe nei pressi del Castello. Nel 1466 il castello di Elbasan cadde nelle mani degli Ottomani, che lo ricostruirono quasi completamente e da loro prese il nome Ilj-basan – Elbasan. Con questo nome divenne il centro del sangiaccato nei secoli XVII-XVIII, avendo un artigianato molto sviluppato e un commercio all'interno e all'esterno del paese. A metà del XVII secolo contava 900 negozi, 2.000 case. All'interno della città, oltre a case e negozi, erano costruiti edifici di culto come chiese, monasteri, moschee e *hammam*.

Il patrimonio culturale rappresenta un modo per conoscere le caratteristiche e la storia di una comunità e migliorare la comprensione di una cultura e stili di vita diversi. Tra i più importanti oggetti che compongono il patrimonio culturale materiale di Elbasan, possiamo menzionare: *Il Castello di Skampis* che fu costruito durante il regno dell'imperatore Diocleziano (284-305). Il muro di questo periodo di costruzione con uno spessore di 3 m si trova ovunque al livello inferiore del castello; *Via Egnatia*, strada che è la continuazione della Via Appia che parte dall'antica Roma fino a Brindisi. Nel nostro paese Via Egnatia parte da Apollonia e Dyrrahu, due affluenti che si uniscono nei pressi di Scampis sulla riva sinistra del torrente Zaranika per proseguire ad est a nord del lago di Ohrid fino a Salonicco. Si pensa che questa strada sia stata costruita tra gli anni 146-120 a.C.; *La Moschea Reale*, è uno dei primi santuari in Albania, risalente al 1492. Questo santuario corrisponde a tutte le altre moschee reali denominate che furono costruite dal sultano Bayezid II alla fine del XV secolo. La moschea è stata chiusa nel 1967 durante la dittatura comunista e riaperta dopo il 1990; *La Chiesa di Santa Maria* a Elbasan si trova all'interno del castello di Elbasan e fu ricostruita nel 1833; *Il Hammam del Castello*, si trova all'interno del Castello, noto anche come Hammam delle donne, risalendo alla fine del XVI secolo; *La Torre dell'Orologio*. La prima Torre dell'Orologio fu eretta qui nel XVII secolo e fu demolita prima del 1854. La seconda torre in legno fu eretta negli anni 1865-1869. Dopo il crollo questa torre fu sostituita con la torre di proseguimento nel 1899; *Stazione Ad Quintum*, conosciuta come la stazione di via Egnatia, costruito per servire a i cittadini come una stazione di riposo, è un monumento culturale, altrimenti noto come *hammam* – oggi fuori servizio –; *Chiesa di San Kollin a Shelcan*, antico edificio con gli affreschi dei pittori medievali Onufri e Kostandin Shpataraku all'interno. Si pensa che risalga alla fine del XIV secolo, considerando la tecnica costruttiva. Questa Chiesa è l'unica sopravvissuta alla rovina degli anni in questo villaggio che ha difeso la sua ortodossia durante i 500 anni di dominio ottomano, continua ad essere vista dagli abitanti del villaggio come un gioiello dell'antichità e ad essere protetta da ogni danno; *La Chiesa bizantina di San Pietro*, si trova nel quartiere della fortezza, fuori delle sue mura. Questa Chiesa è la prima in Albania scritta interamente in albanese, ciò è documentata anche dai ritratti, essendo che alcuni luoghi sono tipici albanesi. La Chiesa di San Pietro fu costruita nel 1926 sulla base dell'ordine basiliano fondato dagli Arbëresh. *Il Monastero di San Giovanni Vladimir* a Shijon, costruito da San Giovanni, il figlio del Re di Iliria che governava il Montenegro, la Dalmazia, la Bosnia e alcune province della Grecia vicino a Preveza, e risale agli anni 1010-1020. Ogni anno, il 4 giugno, viene organizzata una fiera in onore del Santo, in Monastero di Shijon, vicino a Elbasan. La chiesa è famosa per i suoi valori monumentali e storici; *La Moschea di Nazjresha* si trova nell'anello meridionale della città, è il primo santuario monumentale concepito nello stile classico ottomano. Secondo una firma scritta a inchiostro sulla parete, si legge l'anno 1599, ciò per i ricercatori indica la costruzione della moschea. È in stile sultano con minareti e cupole, una delle più antiche del paese, rari in Albania; *Il Tekke di Baba Xhemali*, fu costruito nel 1929 sulle fondamenta del tekke di Baba Ali Horosani, ucciso a Elbasan nel 1862. A quel tempo Baba Xhemali, poeta, studioso, nato a Istanbul, dopo aver prestato servizio a Baghdad e ad Istanbul si stabilì a El-

<sup>6</sup> Municipio di Elbasan (2021), elbasani.gov.al.

basan, dove costruì la struttura per i credenti del setto Bektashiano. Oggi è un luogo di pellegrinaggio per i credenti e per molti visitatori; *La Basilica di Collina Tepe*, si trova nell'est della città ed è una delle basiliche più antiche di questa città. Vari archeologi affermano che appartenga al Cimitero di Skampini, nel IV-V secolo. Dichiarata Monumento Culturale, questa basilica è uno degli edifici più antichi del culto cristiano dopo la Basilica dell'Acropoli di Butrinto. Nell'anno 518, quando la basilica crollò a causa dei terremoti, non venne più ricostruita; *Il Mosaico della Basilica*: nel pavimento della basilica i mosaici sono realizzati in marmo bianco, pietra calcarea, viola, bianco, nero e rosso mattone. Le colonne dell'iconostasi sono di marmo grigio, portato da un altro luogo. Leoni, caprioli, uccelli vari, insieme a ornamenti vegetali, sono incisi sulle lastre iconostasi; *La Basilica paleocristiana* è scavata recentemente, nell'agosto del 2007. Finora in questa basilica sono stati scoperti numerosi oggetti come pilastri in marmo, lunghi circa 5 metri, con opere decorative, che si trovano nell'atrio del Museo Etnografico della città, l'unico che conserva un valore antico di questa città. Si pensa che il mosaico sia una basilica paleocristiana, costruzione che risale alla fine del IV secolo d.C. *Gli aceri secolari: L'acero di Mansi*, località turistica con sorgenti d'acqua, frequentata dai cittadini per il divertimento quotidiano. Il nome è legato al percorso della strada «Egnatia», nel II-IV secolo; *L'acero del Bezistan*, è un altro monumento naturale nel centro della città, molto vicino alla Porta del Castello. Il suo nome è legato al mercato chiuso, detto «Bezistan», importante nucleo commerciale, sorto nel XVII secolo che comprendeva un numero considerevole di negozi. Le dimensioni mostrano che ha più di 500 anni; *L'acero di Vojvoda*, è situato alla periferia della città. Il nome è associato al periodo del dominio ottomano. Le sue dimensioni indicano che ha circa 700 anni; *Museo Etnografico*, che opera come tale da più di due decenni, custodisce tra le sue mura un prezioso patrimonio di cultura popolare di questa regione, tra cui spicca un mosaico di 80 tipi di artigianato. Il Museo Etnografico è allestito in una caratteristica casa con loggia che appartiene al XVIII secolo, e si trova nel centro della città di Elbasan. *Pozzo che si lava*, fu costruito 613 anni fa, nel 1460 in un ampio quartiere poco distante dal centro di Elbasan. Secondo i racconti degli abitanti del quartiere con lo stesso nome, una volta ogni due settimane, il venerdì, il pozzo scoppiava d'acqua e faceva uscire lo sporco nella strada, e la mattina dopo la strada si riempiva d'acqua. Rovinato e chiuso nel 1966 dal sistema comunista, considerandolo un cult di religione, insieme alla moschea vicino al pozzo, si è riaperto dopo 45 anni.

Elbasan è una delle aree etno-folcloristiche più ricche dell'Albania. Come parte di questo patrimonio, notiamo: I Costumi popolari, una tradizione dell'Illiria - La regione di Elbasan come area folcloristica conta circa 37 autentici costumi popolari, con oltre 10 varianti. A Elbasan si conservano con grande fanatismo e orgoglio i costumi popolari tradizionali. Il costume albanese delle donne della città di Elbasan divenne il costume predominante delle donne dell'Albania centrale. Questo costume continua ad essere dominante nel guardaroba degli ensemble artistici e folcloristici, mentre ha passato i confini dell'Albania partecipando a festival internazionali; Il folclore musicale - Ad Elbasan si cantano e si ballano con grande passione canti e balli popolari civili e, allo stesso tempo, soltanto nella città di Elbasan si cantano 209 creazioni popolari dei maestri di questa musica, come Isuf Myzyri, Leks Vini, Mustafa Bordini, ecc. Il folclore musicale della regione di Elbasan si intreccia con tutti i tipi di musica popolare, dal canto omofonico, polifonico, al ballo cantato o alla musica strumentale. Di interesse particolare sono anche i balli, dove si nota la caratteristica del ballo della città ovvero che molti di essi sono ballati in coppia uomo e donna. Il folclore musicale della città è un patrimonio di valori nazionali ereditati nei secoli.

Tutti questi elementi, che sono parte del patrimonio culturale di Elbasan, fanno un enorme potenziale per lo sviluppo del turismo, che ha un diretto impatto nello sviluppo economico sostenibile della regione. Ma per proporre i mezzi per sviluppare il potenziale, prima dobbiamo identificare le problematiche, che non sono poche.

### 3. Le problematiche del settore turistico nella regione di Elbasan

Anche se Elbasan è un importante centro industriale che possiede tutto questo patrimonio culturale, non ha mai avuto lo sviluppo giusto riguardo lo sfruttamento delle potenzialità che possiede. La regione di Elbasan non è una regione nota per investimenti che servono allo sviluppo del turismo. Uno dei principali problemi incontrati da questo settore durante gli anni è stato l'accoglienza dei turisti, sia dal punto di vista quantitativo

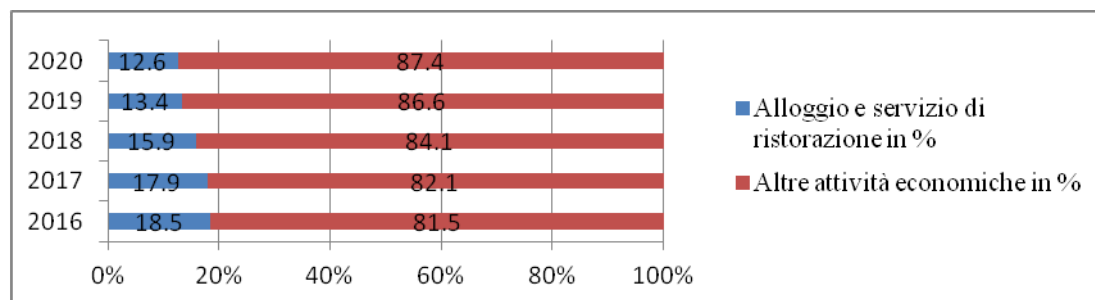


Figura 1. Imprese attive e attività economica a Elbasan. Fonte di informazione: INSTAT, 2021.

che qualitativo con riferimento ai servizi forniti. Ad Elbasan non operano molte strutture d'accoglienza, non esistono alberghi che operano nel mercato turistico internazionale classificati secondo gli standard Europei. Ci sono solo pochi alberghi con capacità limitate, che offrono buone condizioni, mentre il resto dell'offerta è composta di case e appartamenti con condizioni e servizi minimi. La mancanza di una accoglienza secondo gli standard internazionali in alberghi classificati inclusi i marchi noti, rende i turisti meno fiduciosi nella qualità del servizio durante il loro soggiorno. Nonostante la regione di Elbasan sia famosa per il suo ricco patrimonio culturale e per le sue bellezze naturali, mancano significativamente le infrastrutture turistiche necessarie e le infrastrutture aggiuntive per completare l'offerta turistica, combinando il turismo storico, culturale e naturale con il divertimento e il tempo libero. Gli investimenti in infrastrutture non sono sufficienti, soprattutto nelle aree rurali. Nella regione di Elbasan mancano strutture come centri commerciali, complessi turistici-sportivi con piscine coperte, bowling, campi da golf, discoteche, ecc. In questo senso, a parte le bellezze naturali e il patrimonio culturale, non vi è alcuna possibilità di offrire pacchetti turistici attraenti completi, rendendo l'offerta turistica diversificata e completa. Questo in qualche modo incide negativamente nelle entrate del turismo, risultando in un soggiorno più breve. I servizi turistici esistenti non offrono degli standard classificati. La maggior parte dei dipendenti del settore turistico non sono formati e qualificati per il lavoro che svolgono. La strategia di marketing del territorio come meta turistica non ha sfruttato bene l'utilizzo sporadico di internet per trasformarlo in un vantaggio competitivo.

Nella figura 1 si illustra il cambiamento delle attività di alloggio e servizio di ristorazione durante gli ultimi 5 anni facendo riferimento ai dati ufficiali, dove si nota una diminuzione della percentuale, ciò significa che il settore naturalmente non è in crescita e tutti i problemi che abbiamo analizzato sopra, ovviamente hanno accompagnato lo sviluppo del turismo nella regione. Per lo più durante il 2020 dobbiamo considerare anche l'effetto della pandemia di COVID-19 che ha portato a chiusura diverse attività locali.

La valutazione dell'offerta e della domanda del turismo è un elemento necessario per progettare politiche e strategie per aiutare le autorità a valutare e migliorare questo importante settore economico trattandolo con priorità. Come si afferma anche nella strategia nazionale del turismo 2019-2023, ci sono ancora molti potenziali non sfruttati, che se programmati correttamente possono capovolgere questo settore in uno dei pilastri competitivi più forti in Albania e nella regione.

#### 4. Il contesto nazionale, analisi delle statistiche del turismo

L'industria del turismo occupa un posto importante nell'economia del nostro paese ed è una risorsa importante per lo sviluppo dell'Albania. L'impatto del turismo sullo sviluppo sostenibile può essere visto in tre aspetti: nel creare nuovi posti di lavoro, generare attività commerciali in funzione delle esigenze del turismo, promuovere l'ambiente e la sua conservazione attraverso la creazione delle capacità necessarie. Anche nella visione del governo, il turismo è visto come il settore che garantirà uno sviluppo economico sostenibile, fornendo occupazione, incentivi alle piccole e grandi imprese, più reddito e più benessere per i cittadini albanesi<sup>7</sup>. Per

<sup>7</sup> Ministero per l'Europa e gli affari esteri, Turismo in Albania, 2021.

questo motivo, si sono intrapresi alcuni passi per lo sviluppo e la promozione del turismo e degli investimenti in questo settore in Albania. Uno dei passi più importanti del governo è stato l'adozione della nuova Legge sul Turismo<sup>8</sup> e le riforme legislative che creeranno le basi per un turismo sostenibile. Questa legge mira a trasformare il turismo in un settore prioritario dello sviluppo economico, a sostenere lo sviluppo di un turismo sostenibile, a promuovere l'Albania come destinazione turistica, nonché ad attrarre investitori nazionali ed esteri. Durante i tre anni successivi della legge, prima della pandemia di COVID-19, notiamo una crescita nel numero di investimenti e nel valore investito nel settore del turismo. Visto che il turismo è diventato una delle aree prioritarie dello sviluppo economico del paese, ciò si è riflesso anche nell'aumento dell'interesse delle imprese ad investire nel settore. Secondo i dati ufficiali dell'INSTAT, negli ultimi anni c'è stato un aumento dell'interesse per gli investimenti nel turismo, ma durante il 2020 notiamo che questo settore ha attratto pochissimi investimenti che sono leggermente aumentati nel 2021 in numero ma non in valore. Questo è un riflesso dell'insicurezza causata dalla pandemia. Di seguito la tabella 1 mostra i valori comparativi della prima metà degli ultimi cinque anni:

Tabella 1. Nuovi investimenti nel settore del turismo in Albania. Fonte: INSTAT, 2021.

| Periodo (Primi sei mesi)   | 2017    | 2018      | 2019       | 2020    | 2021   |
|--|---------|-----------|------------|---------|--------|
| <b>Numero di permessi di costruzione per alberghi e strutture simili</b> | 17      | 32        | 39         | 9       | 11     |
| <b>Valore approssimativo investito (000 ALL)</b>                         | 998.862 | 1.428,758 | 11.068,368 | 383.362 | 35.758 |
| <b>Superficie approvata di costruzione (m2)</b>                          | 29.023  | 42.896    | 310.962    | 11.259  | 5.964  |

Questi investimenti, nella regione di Elbasan durante lo stesso periodo sono veramente pochi e variano da due a cinque per anno.

Per quanto riguarda la richiesta del settore, in tabella 2 notiamo un flusso crescente di ingressi nei musei, parchi archeologici, fortezze e altri monumenti culturali, che significa una crescita del turismo culturale. L'anno 2020 non è stato buono, questo a causa della chiusura temporanea, le restrizioni e altri motivi connessi al COVID-19. Di seguito la tabella 2 mostra i valori comparativi degli ultimi cinque anni:

Tabella 2. Visitatori di Musei, Parchi Archeologici, Castelli e altri monumenti. Fonte: INSTAT, 2021.

| Numero dei visitatori             | 2016           | 2017           | 2018           | 2019             | 2020           |
|-----------------------------------|----------------|----------------|----------------|------------------|----------------|
| <b>Musei</b>                      | 154.965        | 200.986        | 311.940        | 317.826          | 49.288         |
| <b>Castelli e altri monumenti</b> | 164.544        | 201.148        | 308.656        | 322.395          | 62.627         |
| <b>Parchi Archeologici</b>        | 230.188        | 260.888        | 377.845        | 424.860          | 78.552         |
| <b>Totale</b>                     | <b>549.967</b> | <b>663.022</b> | <b>998.441</b> | <b>1.065,081</b> | <b>190.467</b> |

Il contributo del turismo nell'economia si nota non soltanto per il valore aggiunto dei redditi che porta, ma serve anche come generatore di posti di lavoro. Secondo i dati del WTTC<sup>9</sup> 2021, per l'anno 2019 il turismo occupava il 21,3% della forza lavoro e durante il 2020 occupava solo il 17,5% della forza lavoro. Il contributo generale all'economia del paese era del 20,5% durante il 2019 e del 10,6% durante l'anno pandemico 2020, con un'evidente notevole diminuzione di 51,6% ai redditi dal turismo che durante il 2020 sono 53,9% di meno. Anche l'impatto dei visitatori esteri è stato negativo di -53,9% durante il 2020 a confronto con quello dell'anno 2019, mentre negli anni precedenti, secondo i dati ufficiali di INSTAT era il 47%. I turisti internazionali

<sup>8</sup> Legge Albanese n. 93/2015 per il turismo – modificata con legge 114/2017.

<sup>9</sup> World travel and tourism council (WTTC), Consiglio dei viaggi e turismo mondiale, Albania, 2021.



spendono in Albania più che i turisti nazionali. Durante il 2019 il rapporto è 77% contro 23% e durante il 2020 il rapporto è 85% contro 25% (WTTC, 2021). Dato che i redditi da turismo sono molto importanti per l'economia del nostro paese, il governo sta utilizzando delle strategie promozionali per fare dell'Albania una destinazione desiderata dai turisti internazionali.

## 5. Il fabbisogno di politiche giuste per la rivalutazione storica e il turismo culturale

L'Agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo sviluppo sostenibile non dà agli aspetti culturali un proprio posto nello sviluppo sostenibile<sup>10</sup>. Vale la pena di rilevare che il riferimento più esplicito alla cultura negli SDGs si trova nell'Obiettivo 11<sup>11</sup> e specialmente nel traguardo 11.4 che fa riferimento alla necessità di «Potenziare gli sforzi per proteggere e salvaguardare il patrimonio culturale e naturale del mondo». Nell'ambito nazionale si sta applicando la strategia del turismo 2019-2023, ma per lo sviluppo locale servono dei programmi più specifici, con scopo locale, concentrati sulle caratteristiche zonali.

Per trasformare la regione di Elbasan in un centro del turismo storico culturale si devono mettere insieme dei progetti di riabilitazione in tutte le unità amministrative dove si trovano i monumenti di cultura, l'evidenza storica e il patrimonio naturale. Questi progetti non sono mancati, ma non sono stati abbastanza e c'è bisogno che diventino una priorità locale.

Visti i dati della figura 1 si deve pensare a dare uno spunto alle attività economiche che sono orientate verso il turismo. La promozione dell'impresa familiare e la formazione e il rafforzamento delle capacità per la fornitura di servizi di turismo familiare, la creazione di agenzie turistiche integrate e rete di uffici turistici, l'incentivazione attraverso l'esenzione fiscale delle imprese tradizionali che conservano valore e prodotti tradizionali e di quelle agricole, la riconcettualizzazione dei musei attraverso lo sviluppo di partenariati pubblico-privato, l'installazione di segnaletica turistica in tutte le aree turistiche dove è assente o danneggiata, campagne pubblicitarie all'interno e all'esterno del paese, orientate a dare spunto alla crescita del settore. Anche l'utilizzo delle risorse naturali come le Terme di Tregan può diventare un bel posto di riposo e divertimento con gli investimenti giusti. L'incoraggiamento degli investimenti per aumentare la varietà delle attività, creando degli incentivi per gli investitori, sarebbe un valore aggiunto sia dalla parte dello sviluppo del turismo sia dalla parte dell'occupazione, creando nuovi posti di lavoro. La riattivazione dei gruppi folcloristici tradizionali sarebbe un ulteriore valore aggiunto allo sviluppo della cultura.

L'aumento del potenziale di sviluppo economico sostenibile sarebbe consentito migliorando anche il trasporto pubblico verso le destinazioni dove si trovano i beni culturali, che si considera una necessità.

## 6. Conclusioni

Numerosi studi e ricerche implementate in diversi paesi del mondo hanno dimostrato che il patrimonio culturale e la sua conservazione possono contribuire in modo significativo al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile. La conservazione del patrimonio culturale deve essere considerata non solo come un mezzo di conservazione fisica del patrimonio e sostegno dei valori culturali, ma anche come un incentivo per valorizzare la diversità culturale e lo sviluppo economico sostenibile tramite l'utilizzo dei vari vantaggi economici che possono derivare dalla conservazione del patrimonio culturale. I monumenti di cultura, gli edifici storici e i siti archeologici sono generatori di reddito, lavoro e altre opportunità che insieme contribuiscono a costruire una comunità unica. Le proprietà storiche stimolano la crescita e lo sviluppo delle piccole e medie imprese e servono meglio alle esigenze della società e comunità locale. Per sfruttare meglio i vantaggi del patrimonio culturale, si deve conservare e va aumentato il valore degli edifici e oggetti storici, tra riparazione e rigenerazione stimolando un clima locale favorevole. Oggi si parla tanto di globalizzazione, ma questo concetto deve essere

<sup>10</sup> UCLG (2018), Committee on Culture Reports, n. 7.

<sup>11</sup> Obiettivo 11: Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili.

trattato non solo dal punto di vista economico, ma anche culturale. Le località devono assicurare che la loro cultura non perda il carattere distintivo e la comunità locale non perda la sua identità.

Per questo bisogna educare le nuove generazioni con i valori giusti per proteggere i beni culturali e le risorse naturali. Prendersi cura dell'ambiente naturale e preservarne le risorse naturali, sensibilizzare la gente e le imprese sono delle precauzioni che servono per lo sviluppo della Regione di Elbasan come destinazione attrattiva che deve essere promossa in modo sostenibile per le sue potenzialità turistiche.

## Bibliografia

- Baltá P., *Cultural Heritage and Sustainable Cities. Key Themes and Examples in European Cities*, UCLG Committee on Culture Reports, n. 7, 2018.
- CEU, *The concept and history of cultural heritage*, 2021 ([culturalheritagestudies.ceu.edu/concept-and-history-cultural-heritage](http://culturalheritagestudies.ceu.edu/concept-and-history-cultural-heritage)).
- INSTAT, *Statistiche strutturali delle imprese economiche*, 2021.
- INSTAT, *Turismo in cifre*, 2021.
- Labadi S. e altri, *Heritage and the Sustainable Development Goals: Policy Guidance for Heritage and Development Actors*, Parigi, ICOMOS, 2021.
- Legge albanese n. 93/2015 per il turismo, cambiata con la legge 114/2017 ([turizmi.gov.al/wp-content/uploads/2018/02/Ligj\\_93-2015.pdf](http://turizmi.gov.al/wp-content/uploads/2018/02/Ligj_93-2015.pdf)).
- Ministero per l'Europa e gli affari esteri, *Turismo in Albania*, 2021.
- MTM, *Statistiche economiche per il turismo*, 2021.
- MTM, *Strategia Nazionale del turismo 2019-2023*, 2019 ([turizmi.gov.al/wp-content/uploads/2019/06/Strategjia-Komb%C3%ABtare-e-Turizmit-2019-2023.pdf](http://turizmi.gov.al/wp-content/uploads/2019/06/Strategjia-Komb%C3%ABtare-e-Turizmit-2019-2023.pdf)).
- Pop I.L., Borza A., *Sustainable Museums for Sustainable Development*, in «Advances in Business-Related Scientific Research Journal», 2015, 6, 2.
- Throsby D., *Cultural Capital*, in «A Handbook of Cultural Economics», 2003, ch. 19, Edward Elgar Publishing ([EconPapers.repec.org/RePEc:elg:eechap:2039\\_19](http://EconPapers.repec.org/RePEc:elg:eechap:2039_19)).
- Throsby D., *Culture in sustainable development: Insights for the future implementation of art. 13. In Convention on the Protection and Promotion of the Diversity of Cultural Expressions*, Sydney, Australia, UNESCO, 2008.
- Tüzin B., Girard L.F., *Heritage in Socio-economic Development: Direct and Indirect Impacts*, Parigi, ICOMOS, 2011.
- WCED, *Rapporto della commissione europea sull'ambiente e sviluppo "Il nostro futuro comune"*, Oslo, 1987.
- WTTC, *Economic Impact Reports-Albania 2021*, Consiglio dei viaggi e turismo mondiale, 2021 ([wttc.org/Research/Economic-Impact](http://wttc.org/Research/Economic-Impact)).

## Andando in giro per la città. La criminalità ed il vandalismo nei confronti del patrimonio culturale

Donatella Privitera<sup>1</sup>

### 1. Danni e vandalismo

Si afferma spesso che la conservazione del patrimonio naturale e culturale sia qualcosa che venga realizzato per il futuro, o per conto delle generazioni future, ma il rapporto preciso di tali pratiche con il futuro viene raramente riflesso (Harrison, 2020). Si pensa al futuro quando si danneggiano beni culturali di uso comune? «Danni ai beni culturali appartenenti a qualsiasi popolo significano danni al patrimonio culturale di tutta l'umanità», recita la convenzione dell'Aia (1954) per la protezione dei beni culturali in caso di conflitto armato. Da allora, l'attenzione e la protezione del patrimonio culturale da parte di tutti gli Stati nel mondo si è amplificata, vietando anche le rappresaglie contro i beni culturali e impegnando gli Stati a prevenire il furto, il vandalismo o il saccheggio (Council decision, 2007). Recitano l'art. 4 e 5 del Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.L. 42/2004), a sua volta modificato (L. 125/2015), in tema di funzioni dello Stato in materia di tutela del patrimonio culturale, dove «la tutela consiste nell'esercizio delle funzioni e nella disciplina delle attività dirette, sulla base di un'adeguata attività conoscitiva, ad individuare i beni costituenti il patrimonio culturale ed a garantirne la protezione e la conservazione per fini di pubblica fruizione» (art. 4).

Le opere d'arte trafugate o illecitamente saccheggiate purtroppo sono una costante che alimenta il traffico illecito più che mai florido in questo ambito. Deturpare e/o vandalizzare comunque rappresentano un danneggiamento, in quanto vengono lesi il significato del bene, la sua memoria ed il simbolo che esso raffigura, insieme al danno erariale che consegue a seguito del necessario intervento di restauro. In particolare, il vandalismo nei confronti dei beni culturali, sia intenzionale che «per caso», è oggetto di questo contributo. Di esempi del genere, più o meno eclatanti, se ne potrebbero citare ma in ogni caso che sia compiuto per monotonia, per squilibrio o per puro divertimento, un atto di vandalismo mira alla distruzione di opere o, più in generale, di beni che appartengono di diritto al godimento estetico, culturale, sociale – e non solo – di tutta l'umanità. Un esempio ridondante che ricordiamo è quello perpetrato dagli *boogigans* olandesi che hanno devastato la Barcaccia del Bernini: un patrimonio, per sua natura, fragile e indifeso, che – come si evince da questa vicenda, e contrariamente a quanto si pensa – non è affatto eterno (De Giorgio, 2016).

Anche il turismo aiuta questo processo distruttivo, ma d'altronde il rapporto tra politica culturale e turismo è estremamente complesso e multidimensionale, il che richiede approcci politici integrati e mirati (Richards, Marques, 2018). In aggiunta la natura illegale dei graffiti vandalici contribuisce al rischio di danneggiare il patrimonio storico-architettonico e non solo i muri di edifici, ed i suoi effetti creano un danno estetico, economico e ambientale, contribuendo ad aumentare il degrado urbano e la percezione d'insicurezza dei cittadini (Minoletti, 2017). In particolare, le aree urbane fortemente graffitate assumono una reputazione negativa, e sono spesso etichettate come aree di abbandono oltre che apparentemente povere, nonostante la presenza di beni e monumenti interessanti anche dal punto di vista culturale. Paradossalmente, la pandemia associata al Covid-19 ha contribuito a preservare beni e siti culturali per via del minore afflusso turistico insieme alle

<sup>1</sup> Università di Catania.

limitazioni di mobilità dei cittadini imposte per motivi sanitari che hanno influito anche sulla riduzione di atti vandalici o predatori.

Il ruolo della *governance* e le politiche per la salvaguardia e la protezione, nello specifico il ruolo del Comando Carabinieri Tutela Patrimonio Culturale nazionale e l'attenzione ai beni illecitamente sottratti, sono di vitale rilievo e di estrema attualità per l'importanza e la tutela dei beni del patrimonio culturale.

Il contributo per mezzo di una breve *gallery* fotografica si sofferma su alcuni beni del patrimonio culturale danneggiati o comunque oggetto di vandalismo nella città di Catania.

## 2. Catania, la città del barocco e della lava

Catania, la città nera caratterizzata dalla pietra lavica dell'Etna, il maestoso vulcano che la sovrasta, con la ricca eredità culturale ed archeologica lasciata da numerosi popoli quali i greci, romani, arabi, normanni, etc. e soprattutto i decisi caratteri settecenteschi della ricostruzione a seguito del catastrofico terremoto del 1693, è un aggregato urbano affascinante sia per i residenti che per molti visitatori e turisti, locali e stranieri. Città costiera sul versante sud-orientale è la seconda città metropolitana più grande della Sicilia. La città etnea permette ai visitatori non solo di godere della ricchezza del suo patrimonio architettonico tardo-barocco dell'Unesco, ma per l'appunto di scoprire la ricchezza naturale costituita da colate laviche esposte di epoca protostorica e storica che spuntano all'interno dei confini della città. La pietra lavica insieme al geoturismo non è l'unica attrazione della città catanese che comprende una vera e propria rassegna variegata di bellezze, che spaziano



Figura 1. Porta Garibaldi (CT), costruita nel 1768 in occasione delle nozze di Ferdinando I delle Due Sicilie con Maria Carolina d'Asburgo Lorena. Particolare di atti vandalici sul laterale. Foto dell'autrice.





Figura 2. Entrata e particolari di atti vandalici del Monastero dei Benedettini di San Nicolò l'Arena (CT), costruzione 1558-1866. Foto dell'autrice.



Figura 3. Monumento commemorativo bellico ai Caduti «Vortice» – progettazione arch. G. Marino, CT. Particolare di atti vandalici ed incuria. Foto dell'autrice.

da beni artistici ed archeologici, dal teatro romano alla cattedrale di Sant'Agata in piazza Duomo, dal castello medievale Ursino all'elefante simbolo della città, dal monastero dei Benedettini al palazzo Biscari, al teatro Bellini, tra vie del barocco di via Crociferi, a piazze e scorci di splendide vedute incastrate tra il mare e il vulcano. Tuttavia Catania sembra avere un fascino limitato nonostante esistano numerose opportunità culturali e paesaggistiche oltre che prelibatezze culinarie, forse perché talvolta sono presenti aree di degrado ed esempi di trascuratezza che certo non aiutano l'immagine e la bellezza della città. In compenso la produzione e l'offerta culturale si sostanzia in varie forme, dove a fronte di un'evidente contrazione dell'offerta culturale istituzionale si rilevano spinte dal basso che danno vita a una vasta gamma di esperienze socio-spaziali culturali (Petino, Ruggiero, 2017).

Non volendo intenzionalmente descrivere le meraviglie del patrimonio architettonico della città si desidera far esprimere le immagini che certo non richiamano la bellezza dei beni ma fanno trasparire i continui atti barbarici provocando un danno anche d'immagine non indifferente. Numerosi infatti i segni di degrado ed inciviltà - non certo artistici - sulle ricchezze naturali e culturali della città, con annessi rifiuti a far da cornice (figure 1-5).





Figura 4. Teatro Massimo «V. Bellini» (CT), costruito su progetto dell'arch. Carlo Sada, inaugurato nel 1890. Particolare di atti vandalici. Foto dell'autrice.



Figura 5. Le Terme dell'Indirizzo, complesso termale della Catania romana, costruite tra il III ed il V secolo d.C. Particolare di atti vandalici. Foto dell'autrice.

## Bibliografia

- European Union, *Programme «Prevention of and Fight against Crimes»*, Council Decision 2007/125/JHA, 2007.
- De Giorgio T., *Sul patrimonio culturale. Storie di ordinaria malagestione italiana*, Loreto, StreetLib, 2016.
- Harrison R., *Heritage Futures: Comparative Approaches to Natural and Cultural Heritage Practices*, Londra, UCL Press, 2020.
- Minoletti F., *Il graffitismo vandalico*, in «Crimine & Società», 2017, 3, pp. 1.15.
- Petino G., Ruggiero L., *La realtà dei paradigmi locali dell'auto-organizzazione come forma di "resistenza" e la "questione culturale" in un'importante città del mezzogiorno*, in AA.VV., *(S)radicamenti*, Società di studi geografici, Memorie geografiche NS 15, 2017, pp. 153-159.
- Richards G., Marques L., *Creating Synergies Between Cultural Policy and Tourism for Permanent and Temporary Citizens*, UCLG – United Cities and Local Governments, 2018 ([www.agenda21culture.net](http://www.agenda21culture.net)).

## Cultural Heritage of Kupres: chance for sustainable development

Aleksandar Lugonja, Dragica Gatarić<sup>1</sup>

### 1. Introduction

Nowadays tourism is observed as a necessity for political and economic development, and it is fast appearing as one of the basic tools at all levels of government. International tourism is an important factor in wage balance for the majority of countries. At this moment the majority of communities shows a greater interest in drawing a greater number of tourist investments rather than as an attempt to measure the influence on the living environment and culture brought by an increased level of tourist development.

Due to its favorable geographic position, the Municipality of Kupres – Federation of Bosnia and Herzegovina – has a large potential for the development of various tourist forms. In this region, tourism is not always well developed, and the inclusion of cultural and historical heritage in the tourist offer could make a large contribution to the expansion and enrichment of the local tourist attractions. The cultural and historical heritage of this municipality is near rural areas that are highly derelict; nonetheless, the valorization of cultural resources and their inclusion in the tourist offer would entail the revitalization of rural areas. In this work, during the process of their identification, cultural resources are divided according to historical epochs serving the purpose of higher clarification, whereas the valorization of cultural and historical heritage is divided into four groups: archeological sites, spatial units and landmarks, church heritage and monuments of culture.

### 2. Cultural Tourism and Cultural Heritage

Cultural tourism is one of the oldest forms of tourism, dating back to the time of antiquity, all through the Middle Ages up to the Modern Age. Academic research started using the term in the 1980s of the last century. However, a single definition of cultural tourism does not exist. The World Tourism Organization has defined cultural tourism as a culturally motivated travel, such as academic, theatrical or cultural tours, festival travels or similar events, visits to historical sites and monuments in order to explore nature, art, customs and culture (2005). Richards defines cultural tourism as a movement of people for the sake of satisfying cultural needs, caused by cultural attractions outside their place of residence in order to collect new information and experience (Richards, 1999). Then, Reisinger defines cultural tourism as an interest based upon new important cultural experience, which might be either aesthetic, intellectual, emotional or psychological (Reisinger, Turner, 2002). The importance of cultural tourism is stressed by the fact that some authors study cultural tourism in its narrower sense: hereditary tourism, art tourism, historical tourism etc. (Pančić, 2006). Starting from the

---

<sup>1</sup> Aleksandar Lugonja, University of Business Studies, Banja Luka, Bosnia and Herzegovina; Dragica Gatarić, University of Belgrade, Serbia.

definition of the sustainable tourism of WTO, which represents the management of all resources in a way where economic, social and aesthetic needs can be fulfilled, along with the maintenance of cultural integrity, substantial ecological processes and biodiversity, including the maintenance of the living world system, it represents a new and a better-quality set of rules and principles in tourism development. Tourism is sustainable if an economic profit is made, the social needs of the population are fulfilled and healthy conditions of life and work of citizens and tourists are preserved (Cros, 2000; Tomka, 1998).

Cultural heritage as a concept signifies the essential part of culture, which plays a key role in tourism. As a category, culture is a property of every community and individual; however, values marked as cultural heritage in their forms are a most vital part of the tourist offer of a region. This especially refers to developing regions where other resources are limited and where cultural heritage is viewed as a resource which may be an impulse for further development. The notion of cultural heritage refers to what has been inherited from previous generations, both embracing natural and built heritage. The rich urban and rural historical surroundings, the material and non-material heritage of various historical epochs, give a considerable advantage to the development of cultural tourism (Ćirković, 2003).

### 3. Position and Main Characteristics of Kupres Region

The region of Kupres plateau is in the southwest part of Bosnia and Herzegovina and in administrative terms it is divided as the Municipality of Kupres in Canton 10 in the Federation of Bosnia and Herzegovina, and as the Municipality of Kupres in Republika Srpska – fig. 1. An important traffic direction is a thoroughfare which stretches in the north-east south-west direction, which from Bugojno across Kupres leads to Livno.

The favorable geographic position, 1.250 meters above sea level with harsh mountain climate, makes ideal for ski recreationists. In 1.150 to 1.250 meters above sea level, there are four ski tracks, 13 km in length, with two ski-lifts and a baby lift for the youngest (The Spatial plan of Kupres Municipality, changes and extras, 2006). In addition to various tourist values, the Kupres plateau area appears on the tourist market with considerable anthropogenic objects. According to the degree of their attractive effect, they represent complementary tourist motives, contributing to the enrichment of contents for the tourists who stay. Relying on the tourist value, the possibilities of valorization and forms of appearance, every anthropogenic tourist values of the region may be divided as cultural historic monuments and cultural-tourist manifestations. The majority of cultural resources is located in rural areas, with a high degree of depopulation, as some rural areas are even empty in terms of population number as a result of the war in the last decade of the 20th century.

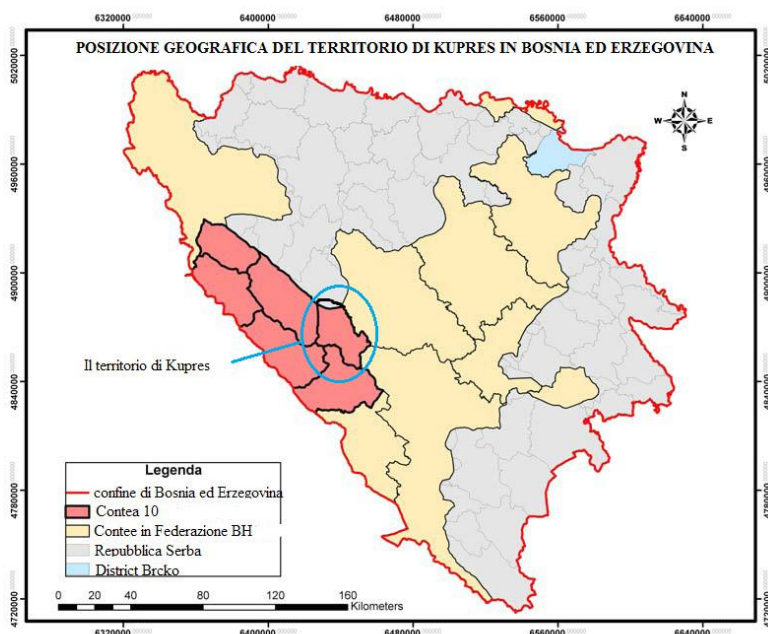


Figure 1. Geographic position of Kupres Plateaux. Source: Lugonja, 2012.

#### 4. Cultural historical heritage of Kupres Municipality

Remains of settlements, tumuli and the remains of buildings represent the earliest clues of human activity which in the Kupres area date back to the Illyric prehistoric period, preserved to this very day. From the neolithic period, in Kupres, there are the following buildings: Poganac above Kupres, Gradina in Vrila and Grad above Ravno. The citizens and builders of the buildings in question were the Japods, who emerged as a result of mixing between the Illyrs and the Celts. Archeologist Djuro Basler quotes that the buildings were built by their inhabitants at the edges of fields and on elevations which surround them as strategic security for settlements and passages, and to be closer to the field as the economic nucleus (Basler, 1953). After the neolithic period up to the arrival of the Romans, according to Miroslav Džaja (1989), the Illyrs were slowly expelled by the Greeks, the Celts and finally the Romans.

In the Middle Ages this region was relatively densely populated. A great number of necropolis and tombs – *stecaks* – testify the relatively densely populated area. So far 1.154 *stecaks* have been registered. According to Sefik Bešliagić, *stecaks* date back to the beginning of 14th century up to the 15th century (Bešliagić, 1954). In the Turkish period, the authorities developed cattle breeding and the following settlements: Vukovsko, Dugo Polje, Lisina, Bili Potok, Ravno, Gornji i Donji Malovan, Blagaj.

The relevant document by means of which we define the natural and historical values of the Kupres area, the degree of their protection, as well as the terms of use, building, and the arrangement and the protection of space and spatial resources are the spatial plan of Kupres Municipality and the decision of conducting the spatial plan of Kupres Municipality determining the implementation of the Spatial plan. Besides the two documents, there are no other initiatives related to the promulgation of protected areas in the municipal territory. Cultural and historic objects and sites demanding a special protection according to the spatial plan are the following:

1. Gradina in Poganac (Pogana Glavica),
2. Mala and Velika Gradina in Vrila,
3. Gradina on Crljenac at Ravanjska Vrata,
4. Gradina in Ravnom –east of Ravanjska Vrata,
5. Stone tumuli at Dvorište in Ravno polje,
6. A prehistoric settlement near Ljeljen in Vukovsko Polje,

##### II. The Roman period

1. A watch tower at Kupreška Vrata,
2. Archeological remains in Otinovci,
3. Roman streets in Kupres.

##### III. The Middle Ages

1. A basilica in Otinovci,
2. Crkvina in Ravno,
3. Crkvina in Gornje Vukovsko,
4. Crkvina on Turjača lake,
5. St Trinity Church from XV century,
6. The medieval town of Stržanj – above the spring of the Šujica,
7. The *stecak* necropolis Ravanjska Vrata, the Upper and the Lower necropolis,
8. Necropolis in Kupreškoo Polje,
9. Necropolis in Ravanjsko Polje,
10. Necropolis in Vukovsko Polje and
11. Necropolis in Rilić Polje.

##### IV. The Turkish period

1. The Vrebac tavern in Kupres – this building when reconstructed and revitalized could be very attractive within the domain of tourism and restaurant management.

##### XIX and XX centuries

2. The old town of Kupres.
3. The Enunciation Church of the Holy Mother of God in Donje Vukovsko (1862),



4. St Ivan`s Church in Otinovc (1889) and
5. The Building of Public Management (1913).

Bearing in mind a high degree of vulnerability of many buildings of cultural historical heritage, and according to the standard of monument categorization of monuments of culture in view of their importance, the Spatial Plan of Kupres Municipality envisages the protection of the monuments according to the law of the protection and use of cultural and historical heritage.

## 5. Cultural and Historical Heritage – Chance of Sustainable Kupres Development

Cultural and historical heritage might be of ultimate importance for planning tourist development in a tourist destination. It is a notion of a wider scope, so there is a tendency in the field of tourism to use the notion cultural resource (Kušen, 2002). Kušen suggests that immobile cultural resources which in tourist sense are attractive should be divided as following: archeological sites, sites and monument buildings, individual public buildings –for example the 1913 Building of Public Management. As far as the sustainability of tourism is concerned, this one is reflected through two concepts: from an ecological point of view, with regard to natural beauties, the landscape etc., and the anthropological point of view, regarding the presence of ambience enjoyment – especially in terms of their natural and cultural components (Bizzarri, Quercini, 2006). Due to its natural and ecological attributes, landscape quality, biodiversity, development potentials, and other features, the area of Kupres plateau represents a precious natural and cultural resource in Bosnia and Herzegovina (Lugonja, 2013).

The present state of cultural heritage in Bosnia and Herzegovina is precisely defined by the exhibition title of the Commission for Maintenance of National Monuments in Bosnia and Herzegovina-Cultural Remembrance, the Disappearing Treasure. Cultural heritage in Bosnia and Herzegovina is specific when compared with the other countries from the region, primarily because from 1992-1995, a great number of building heritage-public, profane and monument culture resources were either destroyed or damaged.

### 5.1. Archeological sites

The identification of cultural and historical heritage in the group of archeological sites indicates that their general tourist value is ultimately low, which shows that these sites only have tourist value at the local value. A huge problem for these sites is a bad road infrastructure, unpaved macadam. The buildings in the village of Ravno have more importance in terms of ambience and harmony with the tourist treasury as in this area, there are remains of every historical period, and the most famous ones are the *stecaks* at Ravanjska Vrata.

### 5.2. Spatial units and sites

The most attractive anthropogenic tourist motives are represented by valuable cultural and historical monuments – since the neolithic period the following buildings have been present: Poganac above Kupres, Gradina in Vrila and Grad above Ravno – as well as tumuli. The most famous archeological site within the vicinity of Kupres dates back to the earthly tumulus from Pustopolje – tumulus n.16 – near Gornji Malovan, dating back to around 1800 B.C, whose remains have been preserved in the Nunnery Museum of Gorica in Livno. Tumuli are a phenomenon 4000 years old. They originate from the early Bronze Age – 2200-1600 B.C. They had a cult status in the Middle Ages: necropolis with *stecaks* formed on them, so people in the Middle Ages were buried in them. The Kupres tumuli were exclusively built from soil – moss gathering turned upside down. The most complete explorations regarding tumuli were conducted by the archeologist Alojz Benac in 1986, when he registered 51 tumuli in Kupres. In addition to recognition and identification, archeologist Alojz Benac dug one tumulus and came across a phenomenal discovery (Benac, 1986). In the central part of the tumulus a wooden chest was discovered where a dead man had been buried covered with a woolen textile robe. The woolen textile robe was the oldest and the largest one in Europe from the period in question – it is about 3.680 years old, i.e. it dates back to the early Bronze Age. With this exploration, it was refuted that the clothes from a female grave in Denmark was the earliest woolen textile.



The Kupres tumuli are present only in the vicinity of Strljanica and Občevina between Rilic, Gornji Malovan and Kupres (Basler, 1953). The Kupres cadaster and the Commission for the Preservation of Natural Monuments in Bosnia and Herzegovina in 2013, they carried out a conscription of identified and recorded early tumuli and buildings in the Kupres field, and on carrying out the investigation, 55 early tumuli were identified and two buildings: Gradina Vrila i Pogana glavica. According to Basler, in the vicinity of Kupres plateau, there are four identified prehistoric buildings, two in the Kupres field, then two in a site known as Ravanska Vrata, between Vukovsko and Ravno.

Concerning the ancient objects in Kupres plateau, traces of roman streets are of a particular interest which are well preserved lengthwise, yet they are difficult to find as they are mainly covered in earth and grass. In this area, there is a well-known Roman street which named as Solar Road, connects Janj valley with Rama valley. This street in the Roman times had an undoubtedly transversal importance on the Tomislavgrad-Bugojno. During the time of building Bugojno-Livno street in 1892 at the place where the digging is apart from a brick, money, a *fibula*, a *stylus* and a ring were found. The medieval market road that connected Split with Vrbas valley, passing through Kupres, followed a similar way as the current road does now.

### 5.3. Churches and other places of worship

The laying foundation of a basilica, dating back to the 5th century, the Church of the Holy Trinity from the fifteenth century and the Church of Enunciation in Donje Vukovsko have a regional importance four tourist presentation. The late antique church in Otinovci contained a three-nave basilica (Bajić, 2019). Most probably, it originates from the fifth century and on its foundations a three-nave medieval basilica was built, i.e. the Church of the Holy Trinity, an early Christian complex.

The Commission for the Preservation of National Monuments of Bosnia and Herzegovina made a decision in November 2007 that declared the archeological site national monument-the remains of the late ancient fifth century basilica, the remains of the Church of the Holy Trinity from the fifteenth century – widely known as Ružica – and the remains of St John the Baptist Church from the nineteenth century on the same foundations, including the mobile heritage from the site, fragments of stone residues.

The Church of Enunciation of The Holy Mother of God in Donje Vukovsko – built in 1862 – is located at Crkvine in the village Donje Vukovsko and is the only preserved orthodox church in the Municipality of Kupres. The orthodox church of the Enunciation of the Holy Mother of God was damaged during the 1990s war in Bosnia and Herzegovina. In November 2007, the Commission for the Preservation of National Monuments in Bosnia and Herzegovina made a decision according to which the architectural unit – the orthodox Church of the Enunciation of the Holy Mother of God in Donje Vukovsko in the Municipality of Kupres – was declared national monument of Bosnia and Herzegovina – figure 2. It is especially difficult to reach distant rural areas in the Municipality of Kupres in winter, so it would be necessary to secure basic infrastructure – roads – prior to protection and tourist estimate.

### 5.4. Monuments of Culture

Medieval necropolis–*stecaks* are stone tombs, of various forms, set all over Bosnia and Herzegovina – 59.593 *stecaks* – from the end of XII till the end of XVI century (Bešliagić, 2004). In western parts of Herzegovina and in some parts of western Bosnia – for instance Kupres – and in a larger part of Dalmatia, these monuments are usually called *masets*. The name probably comes from the Italian word *massetto* – a large stone – since this name is only used in western parts where there could have been an influence of the Italian language (Bešliagić, 1971). The size of the *stecaks*, the manner of their production, the transport to the quarry where they were set near the tombs supports the fact these had been ordered by the wealthy who had spent a real fortune for them to be placed above the graves. Judging by the decorations engraved in the stone, with different heraldic signs, stylized human figures and ornaments. *Stecaks* in Kupres plateau can be placed in the time between the end of XIV and the beginning of XVI century (Bajić, 2019). *Stecaks* necropolis are present in the following locations: 1. Ravanjsko polje, 2. Vukovsko polje, 3. The Upper and the Lower necropolis of *stecaks* in Ravanjska vrata 4. Riličko polje and 5. Kupreško polje. The necropolis of the *stecak* called Ravanjska vrata is the most significant necropolis of Kupres plateau. The necropolis has 25 tombs. The prime example is Monument-Sljemenjak with a lower part, well drilled and preserved (Bešliagić, 1954).



Figure 2. Church of the Enunciation of the Holy Mother of God in Donje Vukovsko. Source: Lugonja, 2020.

The Commission for the Preservation of National Monuments in Bosnia and Herzegovina made a decision where it was declared that the historical sites of Prehistoric buildings a necropolis with the *stecaks* the Upper and the Lower necropolis had been made a national monument on November 26th 2010 (The Commission for the Preservation of the National Monuments in Bosnia and Herzegovina, [www.kons.gov.ba](http://www.kons.gov.ba) [21.06.2021]). The national monument has in the Upper and the Lower necropolis a total of 68 *stecaks*. Some of the *stecaks* found in the necropolis of the *stecak* Ravanjska Vrata and in other *stecak* necropolis along the Kupres field have preserved ornaments so they can be recognized, but a great number of these have been destroyed during harsh weather conditions.

## 6. Conclusion

In the region of Kupres cultural and historical monuments are considerably undiscovered and neglected, spread all over Kupres plateau, and their purpose in tourist development is negligible. In this area, tourism is developing, because of which the involvement of cultural and historical heritage in the tourist offer could make a great contribution in terms of expanding and enrichment of Kupres tourist attraction. What makes a huge problem is the fact that this area is pretty much undeveloped in economic sense, facing depopulation as well, especially in rural areas where cultural resources are located, with extremely bad roads, inconceivable for the 21st century. By building basic infrastructure, the relevant social attractive factors of Kupres Municipality should be easily accessed, social attractions, especially national monuments, should form a basis for the local and regional tourist offer, especially in the summer months. All cultural and historical resources are found in rural areas that face the process of depopulation or which are in terms of demography empty, and with the investment in attractive social factors, there is a possibility of economic revitalization in rural areas. In this way, visitors could be offered to buy traditional and ecological produces as this is traditionally a cattle breeding area in accordance with the sustainable development. The most important monuments of cultural and historical heritage in Kupres and at the level of entire Bosnia and Herzegovina are *stecaks* – medieval tombs enlisted as a UNESCO heritage site. In this list, 22 *stecaks* necropolis are from Bosnia and Herzegovina, out of which the necropolis Ravanjska Vrata was enlisted too, near the rural area of Ravno enlisted as part of the World Heritage from Bosnia and Herzegovina.

The treasure and uniqueness of cultural heritage and tradition in the area observed are caused by a lack of preservation and sustainable valorization. The involvement of cultural resources in the tourist offer entails a

better traffic connectivity and the revitalization of rural areas. The observed area would see benefit from the improvement of managing cultural heritage that would draw new visitors, promote intersectoral cooperation (for example creative industry) and connect cultural and natural heritage across borders through sustainable tourism.

## References

- Bajić J., *Kupreška ognjišta, žborišta i žgarišta*, Beograd, Svet knjige, 2019, pp. 286-287.
- Basler Đ., *Kupres-arheološka skeica*, in «Glasnik Zemaljskog muzeja u Sarajevu», 1953, vol.8.
- Benac A., *Praistorijski tumuli na Kupreškom polju*, Sarajevo, Akademija nauka i umetnosti Bosne i Hercegovine, 1986, p.53.
- Bešlagić Š., *Kupres, Srednjovjekovni nadgrobni spomenici*, sv. V., Sarajevo, Zemaljski zavod za zaštitu spomenika kulture i prirodnih rijetkosti NR BiH, 1954, pp.124-125.
- Bešlagić Š., *Stećci i njihova umjetnost*, Sarajevo, Veselin Masleša, 1971, pp. 180-181.
- Bešlagić Š., *Stećci, kataloško-monografski pregled*, Sarajevo, Svijetlost, 1971, pp. 117-126.
- Bizzarri C., Quercini G. (a cura di), *Economia del Turismo Sostenibile, Analisi teorica e casi di studio*, Milano, FrancoAngeli, 2006.
- Ćirković S., *Spomenici kulture od izuzetnog značaja kao turistička vrednost Srbije*, in «Glasnik Srpskog geografskog društva», 2003, 83, 2, pp. 71-86.
- Commission for Preservation of National Monuments in Bosnia and Herzegovina, [www.kons.gov.ba](http://www.kons.gov.ba) (last access 12/06/2021).
- Du Cros H., *Planning for Sustainable Cultural Heritage Tourism in Hong Kong*, in *Final Report to the Lord Wilson Heritage Trust Council*, SAR, 2000.
- Katastar općine Kupres, *Tumuli na Kupresu*, Kupres, Katastar općine Kupres, 2013.
- Kušen E., *Turistička atrakcijska osnova*, Zagreb, Institut za turizam, 2002.
- Lugonja A., *Lokalni razvoj unutrašnjih planinskih područja. Poređenje razvojnih procesa teritorije Kupres (Bosna i Hercegovina) i teritorije Subappennino Dauno (Pulja – Italija)*, Banja Luka, Marko Polo, 2012.
- Lugonja A., *Sustainable Rural Development in the Mountain Areas of Bosnia and Herzegovina*, Thematic Conference Proceedings. Belgrade: Institute of Architecture and Urban & Spatial Planning of Serbia (IAUS), 2013, pp. 439-448.
- Općina Kupres, *Master Plan of Tourism Development for the Kupres Area*, Općina Kupres, 2009.
- Pančić K.T., *Kulturno naslijeđe i turizam*, in «Radovi Zavoda za znanstveni rad Varaždin», 2006, 16-17, pp. 211-226.
- Reisinger Y., Turner, L.W., *Cross-Cultural Behaviour in Tourism – Concepts and Analysis*, Londra, Routledge, 2002.
- Richards G., *European Cultural Tourism: Patterns and Prospects*, in Dodd D., Van Hemel A.M. (a cura di), *Planning European Cultural Tourism*, Amsterdam, Boekman Foundation, 1999, pp. 16-32.
- Tomka D., *Kultura kroz prostor, vreme i turizam*, Novi Sad, Institut za geografiju PMF, 1998.
- Urbanistički zavod BiH, *The Spatial Plan of Kupres Municipality, Changes and Extras*, Sarajevo, Urbanistički zavod BiH, 2006.
- World Tourism Organization, [www.unwto.org/regional7europe/PDF/SPEECHES/2005](http://www.unwto.org/regional7europe/PDF/SPEECHES/2005) (last access 12/06/2021).







