

RIVISTA GEOGRAFICA

---

ITALIANA

RGI

PUBBLICATA DALLA SOCIETÀ  
DI STUDI GEOGRAFICI

*CXXXIII – Fasc. 2 – giugno 2026*

---

**FrancoAngeli**

OPEN  ACCESS



**RIVISTA GEOGRAFICA**

---

**ITALIANA**

**RGI**

**PUBBLICATA DALLA SOCIETÀ  
DI STUDI GEOGRAFICI**

*CXXXII – Fasc. 2 – giugno 2026*

---

**FrancoAngeli**

# Rivista geografica italiana

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

**Società di Studi Geografici**  
fondata nel 1896  
Via S. Gallo 10 – 50129 Firenze

**Consiglio direttivo** per il triennio 2025-2027: Egidio Dansero (presidente), Fabio Amato, Valerio Bini, Cristina Capineri, Domenico de Vincenzo, Michela Lazzeroni, Federico Martellozzo, Monica Meini, Andrea Pase, Filippo Randelli.

**Segreteria:** via S. Gallo 10, 50129 Firenze, tel. 055 2757956, email: [info@societastudigeografici.it](mailto:info@societastudigeografici.it), [www.societastudigeografici.it](http://www.societastudigeografici.it).

Quota di associazione per il 2025, € 50,00 per le persone fisiche, € 25,00 per i Soci con età inferiore ai 35 anni, € 90,00 per ricevere la versione cartacea della Rivista Geografica Italiana, € 115,00 per gli Istituti, Enti e Associazioni. I versamenti devono essere effettuati, dopo l'accettazione della domanda da parte del Consiglio Direttivo, sul c.c. postale n. 17964503 intestato alla Società stessa oppure con bonifico bancario IBAN IT07 U030 6902 8871 0000 0003 634 Banca Intesa Sanpaolo.

## Rivista geografica italiana

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

**Comitato editoriale:** Filippo Celata (direttore responsabile), Silvia Aru (condirettrice), Sara Bonati, Barbara Brollo (coordinamento recensioni), Anna Guarducci, Federico Martellozzo, Matteo Puttilli (condirettore), Chiara Rabbiosi (condirettrice).

**Commissione etica:** Silvia Aru (Univ. di Torino), Sara Bonati (Univ. di Genova), Anna Guarducci (Univ. di Siena), Matteo Puttilli (Univ. di Firenze).

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

La rivista è in fascia A per l'Anvur per i settori disciplinari 11/GEOG-01, Geografia (ex 11/B1), area 11, e 14/GSPS-08, Sociologia dei processi economici, del lavoro, dell'ambiente e del territorio (ex 14/D1).

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

# RIVISTA GEOGRAFICA ITALIANA

## Articoli

- Francesco Marchi, Claudio Minca  
Il “corpo notturno” dell’infrastruttura. Riflessioni geografiche su colonialità e differenziale di mobilità nel *borderscape* di Trieste. – *The “nocturnal body” of the infrastructure: Geographical reflections on coloniality and differential mobility in the Trieste borderscape* pag. 5
- Cecilia Pasini  
Come invecchia il fossile in Lomellina? Per una prospettiva di lungo periodo sulle risposte sociali agli impianti energetici. – *How does the fossil sector age in Lomellina (Italy)? For a long-term perspective on social responses to energy plants* » 28
- Martina Iacometta  
“Tu che strada fai?”. Geografie notturne di un gruppo di giovani donne nel centro storico di Napoli. – *“Which way do you take?”. Night-time geographies of a group of young women in Naples’ historic center* » 50
- Enrico Gottero  
Identità, aggregazione territoriale e sviluppo locale. I distretti del cibo in Piemonte. – *Identity, territorial aggregation and local development. Food districts in Piedmont* » 69
- Francesca Savoldi, Stefano Soriani  
Decostruire il modello, ripensare il porto: geografie critiche della logistica globale. – *Deconstructing the model, rethinking the port: Critical geographies of global logistics* » 93

**Opinioni e dibattiti**

Veronica Conte

*Finanziarizzazione del suolo e ristrutturazione aziendale: due processi complementari nel caso Bicocca/Pirelli?*

pag. 110

Michele Bandiera

*La social nature made in Italy: per una denaturalizzazione del Bel Paese*

» 118

Francesco Marchi\*, Claudio Minca\*

*Il “corpo notturno” dell’infrastruttura.  
Riflessioni geografiche su colonialità e differenziale  
di mobilità nel borderscape di Trieste*

Questo articolo riflette sul rapporto tra l’infrastruttura e i differenti regimi di mobilità nell’Europa contemporanea, con particolare riferimento al caso del *borderscape* di Trieste. Se in questo ultimo decennio diversi studi hanno adottato una lente infrastrutturale per analizzare distinti regimi di mobilità, resta da esplorare quali siano le relazioni tra gli stessi. Considerando la matrice coloniale della logica infrastrutturale, l’articolo propone il concetto di “corpo notturno” dell’infrastruttura per mostrare in che modo, sin dalle sue origini, la logica infrastrutturale abbia implicato forme duali e differenziate di mobilità. Se per specifici gruppi sociali le infrastrutture garantiscono determinati spazi, ritmi e condizioni di sicurezza della circolazione, altri gruppi sono costretti a muoversi attraverso il suo “corpo notturno”. Questo “corpo” rappresenta uno spazio sociale e politico segnato da violenza e rischi elevati, ma anche la condizione di possibilità, simbolica e materiale, per l’esistenza del corpo più sicuro e visibile dell’infrastruttura stessa.

*Parole chiave:* colonialità, infrastruttura, differenziale della mobilità, il corpo notturno dell’infrastruttura.

*The “nocturnal body” of the infrastructure: Geographical reflections on coloniality and differential mobility in the Trieste borderscape.* – This article reflects on the relationship between infrastructure and different mobility regimes in contemporary Europe, focusing particularly on Trieste’s borderscape. Although several studies in the last decade have adopted an infrastructural approach to analyse different mobility regimes, the relationships between them remains to be fully explored. Taking into account the colonial origin of the infrastructural logic, this article introduces the concept of the “nocturnal body” of the infrastructure, illustrating how such logic has always implied the imposition of differential forms of mobility. While infrastructures ensure safe and fast mobility for certain social groups in specific spaces, at the same time other groups are forced to move through its nocturnal body. This “body” represents a social and political space

\* Alma Mater Studiorum Università di Bologna, Via Guerrazzi, 20 40125 Bologna, Dipartimento di Storia Culture Civiltà, francesco.marchi23@unibo.it, claudio.minca@unibo.it.

Saggio proposto alla redazione l’8 ottobre 2025, accettato il 15 febbraio 2026.

*Rivista geografica italiana*, CXXXIII, Fasc. 2, giugno 2026, ISSNn 2499-748X, pp. 5-27, Doi 10.3280/rgioa2-2026oa23040

Copyright © FrancoAngeli.

This work is released under Creative Commons Attribution – Non-Commercial – No Derivatives License.

For terms and conditions of usage please see: <http://creativecommons.org>.

characterised by violence and high risk, but also the material precondition for the very existence of the safer, more visible workings of the infrastructure.

*Keywords:* coloniality, infrastructure, differential mobilities, the nocturnal body of the infrastructure.

1. INTRODUZIONE. – Al centro del presente articolo vi è una riflessione sulle infrastrutture e il differenziale di mobilità che sta alla base del loro funzionamento e che, in alcuni casi, implica uno sdoppiamento strategico della loro spazialità. Con il termine infrastruttura non ci riferiamo semplicemente alla sua materialità e relativa dimensione spaziale, ma a un più ampio e trasversale sistema di relazioni che comprende specifiche razionalità e forme di sapere, legislazioni, apparati burocratici e sistemi tecnologici, attori e fattori socio-materiali che corrispondono a specifici regimi di mobilità e, di conseguenza, di riproduzione sociale (si vedano, tra gli altri, Star, 1999; McFarlane e Rutherford, 2008; Larkin, 2013). Sulla scia di alcuni lavori recenti sul tema (Cowen, 2019; Cupers, 2021; Novak, 2025), cercheremo pertanto di analizzare la suddetta logica differenziale dell’infrastruttura a partire dalla sua *origine e matrice coloniale*.

Per fare ciò, porremo la nostra attenzione sui dispositivi che quotidianamente riproducono differenti regimi di mobilità presso il valico internazionale di Ferneti, nella provincia di Trieste. Ferneti rappresenta uno tra i maggiori snodi infrastrutturali tra il nordest italiano e l’Europa dell’Est, ma anche un punto di passaggio, nelle sue adiacenze, di un’articolazione importante della cosiddetta Rotta Balcanica, il principale corridoio migratorio terrestre d’Europa, rispetto alla quale la città giuliana rappresenta uno dei punti di arrivo e transito fondamentali (Minca e Umek, 2024, 2026)<sup>1</sup>. Come discuteremo nelle pagine seguenti, il framework analitico che insiste sulla “colonialità dell’infrastruttura” (Cupers, 2021) non si focalizza semplicemente sulla presenza di regimi della mobilità alternativi dal punto di vista del ritmo e dei rischi associati alla circolazione delle persone. Esso ci invita a leggere la logica infrastrutturale come differenziale in quanto dispositivo dialogico e relazionale. In altri termini, questo approccio muove dall’assunto che sia proprio grazie alla riproduzione di specifiche condizioni di circolazione e connettività rischiose ed estenuanti per determinati gruppi sociali che si possono dare, dall’altro lato dell’infrastruttura, condizioni di movimento rapido e sicuro per altri soggetti.

<sup>1</sup> La Provincia di Trieste conta 22 valichi di frontiera con la Slovenia classificati in: valichi di prima categoria o internazionali (6), seconda categoria (7) e agricoli (9). I valichi agricoli sono solitamente piccoli sentieri o strade bianche che attraversano zone boschive; quelli di seconda categoria si trovano presso strade statali o provinciali. Al valico internazionale di Ferneti sono presenti uno svincolo autostradale, una strada statale, un interporto per camion merci e uno svincolo ferroviario.

Per riflettere sulla colonialità dell'infrastruttura mobileremo strategicamente il concetto di "corpo notturno della democrazia". Achille Mbembe (2017, pp. 12-20) utilizza questa figura per sintetizzare il funzionamento dello stato imperiale moderno: la democrazia (neo)liberale si fonda, a suo avviso, su uno spazio, quello coloniale, nel quale sono sistematicamente rovesciati e negati i suoi stessi principi costitutivi, come lo stato di diritto, l'uguaglianza, la libertà, la ragione. È proprio grazie alla presenza e alla riproduzione di questo "corpo notturno" – segnato da violenza razziale, spesso incontrollata e impunita, ma anche deperimento sociale e morte – che può esistere quello che Mbembe (2017, p. 23) definisce il "corpo solare" della democrazia, uno spazio sociale che si regge sui principi liberali sopra citati.

Traendo ispirazione da questa suggestione teorica, il presente articolo sviluppa la nozione di corpo notturno dell'infrastruttura secondo una duplice prospettiva. In primis, per concettualizzare ciò che chiameremo il rovescio costitutivo della logica infrastrutturale. Articolando il *framework* della colonialità dell'infrastruttura, partiamo dal presupposto che la riproduzione di spazi e condizioni di mobilità sicure e rapide per alcuni soggetti (ad esempio, i cittadini europei) sia intrinsecamente legata all'esistenza di altri spazi e condizioni caratterizzati da violenza, (im)mobilità forzata e varie forme di controllo e contenimento per altri gruppi sociali. In secondo luogo, parlando di corpo notturno ci riferiamo ai corpi delle persone che percorrono informalmente da anni la Rotta Balcanica per raggiungere il cuore dell'Europa, le quali, abitando e attraversando il "corpo" più violento e rischioso dell'infrastruttura, adottano a loro volta specifiche tattiche di invisibilizzazione e nascondimento strumentali al loro bisogno e desiderio di muoversi (Minca e Collins, 2021).

Sempre da un punto di vista teorico, la nozione di corpo notturno ci serve per insistere su un aspetto ancora poco sviluppato all'interno degli studi che, da circa un decennio, hanno adottato una lente infrastrutturale per analizzare la mobilità umana (vedi Xiang e Lindquist, 2014; Lin *et al.*, 2017; Leurs, 2019; Düvell e Preiss, 2022). Questa letteratura ha prodotto infatti una serie di riflessioni puntuali sulla dimensione multi-attoriale, multi-fattoriale e inter-scalare (Raeymakers, 2023) inerente all'organizzazione della mobilità, focalizzandosi, tuttavia, perlopiù su specifici e isolati regimi di mobilità. Prendendo in considerazione la colonialità dell'infrastruttura e, in particolare, l'esistenza del suo corpo notturno, cercheremo di ampliare questa prospettiva avanzando una specifica ipotesi teorica che, auspichiamo, possa essere fatta propria da ricerche future anche di impianto empirico. Ovverosia, che lo stesso sviluppo infrastrutturale implichi la sistematica riproduzione di regimi di mobilità differenziali che si co-costituiscono vicendevolmente. Si tratta, beninteso, di una suggestiva speculazione teorica, che nel presente articolo fa riferimento ad un esempio concreto (il confine di Ferneti) come stratagemma

argomentativo a sostegno della tesi su cui si regge la nostra analisi. Qui, pertanto, ci limitiamo ad approfondire la dimensione teorico-concettuale di questa ipotesi di lavoro, anche alla luce del dibattito nella letteratura internazionale sull’infrastruttura in relazione al differenziale della mobilità.

Esistono, infatti, diversi studi che hanno inquadrato questo differenziale come manifestazione di processi di lunga durata legati, in buona parte, al progetto coloniale europeo e alla sua eredità nel tardo capitalismo (Lake e Reynolds, 2008; Gutiérrez Rodríguez, 2018; Sheller, 2018; Pallister-Wilkins, 2022). Queste ricerche hanno il merito di mostrare come il diritto a una mobilità sicura e rapida sia garantito – attraverso la riproduzione di composite geografie di classe, razza e genere – esclusivamente a determinati gruppi di popolazione, mentre altri soggetti, provenienti spesso dalle ex colonie europee in direzione dei vecchi centri imperiali, sono costretti a una mobilità caratterizzata da ostacoli di ogni genere e violenza. Un punto che rimane da approfondire concettualmente riguarda quale sia la relazione, storica e politica, materiale e simbolica, tra diverse, se non opposte, declinazioni della mobilità come quelle da noi individuate al confine di Ferneti. Affidandoci alla prospettiva offerta dalla letteratura che sottolinea la colonialità inerente all’infrastruttura moderna, porremo perciò la nostra attenzione sulla spazialità di ciò che definiamo come il suo corpo notturno, per sostenere che i diversi (nonché coesistenti e paralleli) regimi di mobilità che su di essa insistono (come nel caso di Ferneti) siano strettamente dipendenti l’uno dall’altro.

Il materiale empirico richiamato a questo proposito nelle prossime pagine si basa su un lavoro sul campo svolto lungo il confine italo-sloveno nella zona di Trieste nel quadro di due distinti progetti. In particolare, il primo autore ha condotto, nell’ambito del progetto PRIN “The border is no more, long live the border”, un esteso lavoro etnografico presso il valico di Ferneti e nelle aree boschive limitrofe, interessate dal passaggio di migranti provenienti dalla Rotta Balcanica. Durante un periodo di 45 giorni, ha attraversato quotidianamente il valico Ferneti con la propria automobile e si è mosso a piedi lungo le aree boschive che costeggiano il valico con l’obiettivo di analizzare la presenza di differenti regimi di mobilità, anche da un punto di vista dei ritmi e dei rischi per i soggetti coinvolti. Questo lavoro ha inoltre incluso 12 interviste formali e decine di conversazioni informali con forze di polizia, lavoratori transfrontalieri, avvocati e mediatori culturali, tramite le quali ha raccolto una serie di dati riguardanti le differenti pratiche e condizioni di mobilità, con particolare attenzione al rapporto tra il traffico automobilistico al valico ufficiale e quello a piedi nelle aree boschive limitrofe.

Il secondo autore, nel quadro del progetto ERC Advanced “TheGAME - Counter-mapping informal refugee mobilities along the Balkan Route”<sup>2</sup>, ha con-

<sup>2</sup> <https://site.unibo.it/thegame/en> (consultato il 13/3/2026).

dotto un esteso e ripetuto lavoro sul campo lungo la maggior parte delle aree boschive nelle zone di confine tra Trieste e la Slovenia, e in particolare lungo i sentieri frequentati dai migranti in arrivo dalla Rotta. Nell'ambito dello stesso progetto, sono state condotte, tra il 2023 e il 2025, oltre 80 interviste e decine di conversazioni informali con migranti arrivati a Trieste<sup>3</sup>. Durante il lavoro sul campo nei boschi, entrambi gli autori hanno rinvenuto molteplici tracce di passaggi 'invisibili' e 'notturni' (scarpe, sacchi a pelo, prodotti di prima necessità, ecc.), spesso a poche centinaia di metri dai valichi ufficiali, compreso quello di Ferneti (si veda anche Marchi *et al.*, 2026). Da un lato dell'infrastruttura, abbiamo perciò potuto constatare la presenza continua di mobilità regolari, sicure e veloci, sostenute da specifici mezzi e tecnologie di trasporto e controllo. In quello che abbiamo definito come il suo corpo notturno, invece, è emersa l'esistenza di forme di mobilità molto diverse, sia per quanto riguarda la velocità dei passaggi sia per i rischi inerenti all'attraversamento del confine.

Alla luce di questo inquadramento preliminare, l'articolo è organizzato in tre parti. Nella prima illustriamo la co-esistenza, spazialmente attigua, di regimi di mobilità distinti, se non opposti, per quanto riguarda i ritmi e i rischi, presso il valico Ferneti. La "presenza assente" dei migranti in transito lungo la Rotta Balcanica nei boschi adiacenti al valico è pertanto discussa come esempio concreto del corpo notturno dell'infrastruttura. Nella seconda sezione, passiamo in rassegna la letteratura, a cavallo tra i *migration studies* e i *border studies*, che si è focalizzata sul nesso tra infrastruttura e (organizzazione della) mobilità. Sottolineandone potenzialità e meriti, cerchiamo altresì di insistere su una questione relativamente poco sviluppata nell'ambito di questi studi, ossia le possibili connessioni, storiche e politiche, materiali e simboliche, tra differenti regimi di mobilità. Addentrandoci in questa questione, nella terza sezione utilizziamo il framework analitico della colonialità dell'infrastruttura per sostenere che per sua stessa natura essa non possa che implicare regimi di mobilità differenziali. Anche quando si parla di infrastruttura al singolare, dunque, riteniamo sia necessario tenere presente l'operazione di sdoppiamento – spaziale e/o operativo – intrinseca al suo stesso funzionamento. La figura del corpo notturno ci serve precisamente per insistere su questa tensione e relazionalità strutturale. Nelle conclusioni riprendiamo pertanto brevemente la tesi argomentativa che fa da *fil rouge* dell'articolo per proporre alcune linee di riflessione generali sulla colonialità dell'infrastruttura e sul modo in cui questo framework analitico possa contribuire al dibattito geografico su infrastruttura, migrazioni e mobilità.

<sup>3</sup> Le interviste sono state condotte assieme a Dragan Umek e Shahid Aziz.

2. IL CORPO NOTTURNO DELL’INFRASTRUTTURA PRESSO IL VALICO FERNETTI. – Dal 21 ottobre 2023, le autorità italiane hanno sospeso il trattato di Schengen con la Slovenia<sup>4</sup>. Questa misura, secondo una nota ufficiale del Ministro dell’Interno Matteo Piantedosi (2023), è stata attivata “per motivi di sicurezza legati alle ‘policrisi’ presenti alle porte d’Europa e alla possibile infiltrazione di terroristi lungo la rotta balcanica”. Come affermato dallo stesso ministro anche in altre occasioni, questa politica di controllo vuole essere altamente selettiva, evitando di impattare su alcuni gruppi di persone che dalla Slovenia transitano “regolarmente in Italia, quali, per esempio, lavoratori transfrontalieri e turisti di rientro dalle vacanze” (Coloni, 2023; Piantedosi, 2023; si veda anche Morelli, 2025). L’individuazione e la gestione delle persone in transito lungo la Rotta Balcanica, dunque, sono l’obiettivo principale sul quale si concentra la nuova politica di gestione del confine.

La securitizzazione selettiva del confine con lo scopo – quantomeno da un punto di vista retorico e secondo una logica populista (si veda Casaglia *et al.*, 2020) – di ridurre gli arrivi ‘illegali’ dalla Rotta Balcanica, non rappresenta però un momento di svolta radicale rispetto al periodo precedente il 21 ottobre 2023. Come mostrato da alcune ricerche e da una vasta letteratura grigia sul tema, a partire dalla “lunga estate della migrazione” del 2015 (Kasperek e Speer, 2017) durante la quale la Rotta Balcanica è stata attraversata da circa un milione di persone (Hess e Kasperek, 2021), le forze di polizia italiane hanno intensificato le loro attività di controllo dei flussi in entrata al confine con la Slovenia, concentrandosi, a partire dal 2018 in particolare, proprio sulle persone in cammino verso Trieste (Minca e Umek, 2020, 2026).

Da qualche anno, infatti, Trieste è diventata un importante snodo e per alcuni un punto di arrivo, seppur precario e temporaneo, all’interno delle geografie informali della stessa rotta, in particolare per gruppi provenienti da paesi quali Afghanistan, Pakistan, Bangladesh, e dal Medio Oriente, con l’intenzione di raggiungere l’Europa continentale (sull’evoluzione della Rotta Balcanica si vedano Carter White e Minca, 2025; Minca e Weima, 2026a). Se dunque la sospensione del trattato di Schengen nei confronti della Slovenia ha rappresentato un evento di rottura anche da un punto di vista simbolico per le comunità transfrontaliere (Aru *et al.*, 2026; Marchi *et al.*, 2026), è doveroso sottolineare come, a seconda delle congiunture (geo)politiche, da almeno una decina d’anni quest’area di confine presenta una specifica connotazione securitaria, che comporta variabili fattori di rischio e ripercussioni biopolitiche per specifici gruppi sociali negativamente razzializzati (Minca, 2026).

<sup>4</sup> Al momento della stesura del presente articolo, la sospensione è attiva, salvo ulteriori estensioni, fino al 18 giugno 2026.

In risposta al differenziale di mobilità che si rende maggiormente evidente in alcune aree di confine, come per esempio presso il valico in questione (per altri esempi si veda Pallister-Wilkins, 2022), i migranti provenienti dalla Rotta Balcanica attuano una serie di tattiche di sconfinamento (Minca e Collins, 2021; Minca e Umek, 2026). Per esempio, nelle zone boschive adiacenti al valico Ferneti, essi tendono a muoversi verso Trieste alle prime luci dell'alba, spesso attraversando zone impervie in un'area, quella dell'Altipiano Carsico, caratterizzata da anfratti, buche e grotte che possono rivelarsi delle vere e proprie trappole naturali, soprattutto in situazioni di visibilità limitata. Oppure, decidono di costeggiare la linea ferroviaria che da Sezana, ultima cittadina slovena prima del confine, giunge in città. Se, da un lato, muoversi attraverso questi spazi, e a specifici orari, può rivelarsi rischioso per varie ragioni (conformazione ostile dell'ambiente, treni in movimento, ecc.), dall'altro, permette a questi soggetti di rendersi relativamente invisibili rispetto a possibili operazioni di controllo dell'area confinaria da parte della polizia slovena in particolare.

Durante le nostre ricerche sul campo, la presenza di questi corpi al confine è stata di tipo spettrale, una sorta di "presenza assente". Avendo frequentato le aree boschive in prossimità di Ferneti durante il giorno abbiamo raramente incontrato persone in cammino verso Trieste. Abbiamo però potuto renderci conto dei loro attraversamenti seguendo tracce lasciate sul terreno. Ai bordi di piccoli sentieri sterrati o all'interno della macchia boschiva, abbiamo infatti individuato la presenza di scarpe, coperte, vestiti, bottiglie e lattine, medicinali, documenti di registrazione emessi da autorità slovene o bosniache, spesso strappati, scontrini di acquisti di cibi e bevande nei pressi di Lubiana risalenti a pochi giorni prima. La presenza di queste tracce è stata costante, e a ogni ulteriore nostra visita zona ci siamo imbattuti in oggetti che solo qualche giorno prima non c'erano, lasciando dunque presagire un passaggio continuo di persone, nell'ombra, attraverso quest'area di confine (del resto confermato dai dati degli arrivi a Trieste, si veda IRC, 2025).

A causa di una serie di condizioni – quali mancanza di documenti per entrare legalmente nel territorio italiano ed europeo, e la correlata impossibilità di accedere a specifiche modalità di trasporto (es. aerei, treni veloci, ecc.), nonché le politiche di *profiling* etnico-razziale a cui sono spesso soggette lungo la rotta – queste popolazioni sono costrette a una mobilità informale, frastagliata e regressiva, segnata da variegata forme di violenza, diretta e/o indiretta (Minca e Weima, 2026b). La presenza di queste tracce in prossimità del valico può essere pertanto letta come manifestazione di specifiche forme di mobilità sostenute da una determinata operatività infrastrutturale.

A poche centinaia di metri in linea d'aria rispetto a queste macchie boschive, lavoratori transfrontalieri e cittadini Europei di ritorno dalle loro vacanze attraver-



*Fonte:* foto di Claudio Minca.

*Fig. 1 - Tracce del passaggio di migranti*

sano il valico a bordo delle loro automobili in maniera rapida, sicura e confortevole. In alcune ore di auto, questi viaggiatori percorrono distanze che per gruppi di migranti illegalizzati possono richiedere mesi, essendo forzati spesso ad attraversare a piedi aree di confine ostili e caratterizzate da una “violenza infrastrutturale” a volte anche letale (Rodgers e O’Neil, 2008; si veda anche Davies *et al.*, 2017; 2026).

Con il termine violenza infrastrutturale non ci riferiamo qui solamente a forme di violenza diretta esercitata da specifici attori e soggetti, come le polizie di confine, le agenzie private di sicurezza o le reti criminali, ma bensì a un più ampio regime (bio)politico che, forzando determinate gruppi ad attraversare quello che chiamiamo il corpo notturno dell’infrastruttura, implica plurime forme di debilitazione e deperimento, anche indiretto (Minca e Umek, 2026). Basti pensare, come sottolineato poco sopra, al fatto che molte persone sono *de facto* costrette a costeggiare una linea ferroviaria attiva o a spostarsi nelle ore notturne in aree boschive con grotte e anfratti profondi.

La violenza del corpo notturno dell’infrastruttura, secondo il nostro quadro teorico, si riferisce dunque a un complesso intreccio di potenziali forme di violenza diretta e indiretta all’interno di un più ampio regime (bio)politico di debilitazione, controllo e contenimento dei migranti. Durante il nostro *fieldwork* nella zona adiacente al valico Ferneti non sono infatti emerse forme documentate di violenza diretta da parte delle autorità, anche se un’inchiesta giudiziaria ha portato alla luce pratiche di ricatto ed estorsione attuate nella zona da parte di una rete criminale internazionale di trafficanti (Giraldi, 2025).

Guardando dunque a questa specifica area di confine come manifestazione di più ampi regimi di mobilità, che si sfiorano e alle volte sovrappongono, nelle pagine seguenti rifletteremo sulla possibile correlazione tra declinazioni opposte della mobilità lungo questo *borderscape* triestino<sup>5</sup>. In particolare, ci chiederemo: in che modo si relazionano questi diversi regimi di mobilità? In che modo l’origine e la matrice coloniale del progetto infrastrutturale moderno ci permette di concettualizzare questa relazione? Che rapporto esiste tra il valico Ferneti, come caso esemplare di una infrastruttura caratterizzata da una specifica rapidità e sicurezza di flusso, e le aree carsiche e boschive adiacenti, emblema di una mobilità segnata da violenza infrastrutturale diffusa, nonché da rischi incomparabilmente più elevati?

<sup>5</sup> L’idea di *borderscape* a cui ci rifacciamo è stata descritta, tra gli altri, da Dell’Agnese e Amilhat Szary (2015, p. 6) come: “an area, shaped and reshaped by transnational flows, that goes beyond the modernist idea of clear-cut national territories”.



Fonte: foto di Francesco Marchi.

Fig. 2 - Il valico di Ferneti

3. L'INFRASTRUTTURA COME CONDIZIONE DI POSSIBILITÀ DELLA MOBILITÀ. – A partire da circa una decina d'anni, una prospettiva per così dire infrastrutturale ha iniziato a farsi strada all'interno dei *migration studies* e dei *border studies*. Quella che potremmo definire come “svolta infrastrutturale” nello studio delle migrazioni è stato uno sviluppo particolarmente proficuo e stimolante, visto il nesso stringente che esiste, anche dal punto funzionale, tra infrastrutture e mobilità. Come hanno sottolineato vari studi nel campo delle scienze sociali, inclusa la geografia<sup>6</sup>, con il termine di infrastruttura intendiamo quella serie complessa di intermediazioni tra attori e fattori socio-materiali e immateriali che, negoziati nel quadro di un orizzonte trans-scalare, consentono e garantiscono la riproduzione di determinati flussi di persone, informazioni, risorse, merci attraverso territori interconnessi (vedi, tra gli altri, Star, 1999; McFarlane e Rutherford, 2008; Larkin, 2013; Raeymaekers, 2023a). Se, pertanto, l'infrastruttura incorpora e produce mutevoli condizioni di possibilità della mobilità, umana e non, è bene sottolineare come essa non sia

<sup>6</sup> In ambito italiano, per un approccio geografico allo studio delle infrastrutture, si vedano Raeymaekers (2023b) e Vals Griz (2025).

considerata da questa letteratura come un agente neutrale, bensì una “politica perseguita con altri mezzi” (McFarlane e Rutherford, 2008, p. 270; si vedano anche Mann, 1984; Della Puppa, 2023; Frapporti, 2024). In altri termini, è anche grazie allo sviluppo infrastrutturale che si riproducono e consolidano specifici rapporti di potere e, di conseguenza, si differenziano gruppi sociali che possono beneficiare, o meno, di questo stesso sviluppo (Cupers, 2021). Emblematica, a questo proposito, la situazione sopra descritta presso il valico Ferneti. Se cittadini europei sono liberi di transitare attraverso uno svincolo autostradale inserito all’interno di una più ampia infrastruttura che consente la riproduzione di flussi veloci e sicuri, altri soggetti, non europei, sono costretti a muoversi ai margini di questo corridoio con ritmi più lenti e assumendosi rischi molto più elevati. Con il termine infrastruttura, ormai dovrebbe essere chiaro, non ci riferiamo solamente alla “materialità architettonica” inerente alla mobilità: un ponte, una strada, un porto o la loro integrazione. Facciamo invece riferimento a un più ampio sistema di funzioni e relazioni che include, per esempio, specifici mezzi di trasporto, tecnologie di comunicazione e controllo (digitale e differenziale) della mobilità, il sistema dei visti che preclude, per esempio, a specifici gruppi sociali l’utilizzo di specifici mezzi di trasporto (es. aerei) o il transito in aree e spazi più sicuri di questo complesso reticolo, in continua trasformazione ed evoluzione (Xiao e Lindquist, 2014; Minca, 2026; Novak, 2025).

Nelle prossime pagine cercheremo perciò di riflettere sul rapporto tra queste differenti forme di mobilità, proponendo di leggerle come manifestazione della colonialità dell’infrastruttura introdotta in apertura di questo articolo (Cupers, 2021). Si tratta di un tema ancora relativamente poco esplorato nel dibattito all’interno dei *migration studies* e *border studies* che si è focalizzato su un approccio infrastrutturale alla mobilità. Nel loro studio sulle forme di reclutamento del lavoro migrante tra Cina e Indonesia, per esempio, Biao Xiang e Johan Lindquist hanno avanzato una delle prime analisi di tipo infrastrutturale sulle migrazioni. Essi hanno infatti adottato il concetto di “migration infrastructure” per descrivere quell’intreccio costitutivo e inscindibile di “technologies, institutions, and actors that facilitate and condition mobility” (Xiang e Lindquist, 2014, p. 124). Studiare le migrazioni attraverso una lente infrastrutturale, secondo i due autori, permette di sviluppare uno sguardo analitico capace di prendere in considerazione al contempo differenti spazi (località di partenza, transito, arrivo), scale (locale, nazionale, globale), attori (i migranti, lo stato, le organizzazioni economiche) che, nel loro insieme, danno vita e co-costituiscono distinti regimi di mobilità. Nel caso di studio specifico, Xiang e Lindquist identificano cinque dimensioni che compongono la *migration infrastructure*: una dimensione commerciale, che riguarda le agenzie di intermediazione e reclutamento della forza lavoro; una che concerne gli aspetti normativi e più in generale di regolamentazione statale (sistema dei visti, documenti, ecc.); una più prettamente tecnologica che include sistemi di trasporto

e di comunicazione; una di tipo umanitario nella quale sono implicate le organizzazioni internazionali e le ONG; e, per finire, una dimensione sociale, che include la miriade di reti sociali sviluppate dalle stesse persone che emigrano (ibidem; si vedano anche Lin *et al.*, 2017; Leurs, 2019; Düvell e Preiss, 2022).

Detto questo, è necessario precisare come le diverse dimensioni dell’infrastruttura possano rispondere a razionalità e perseguire finalità differenti, a volte anche in conflitto tra di loro. Il concetto di *migration infrastructure* non si riferisce pertanto a un regime della mobilità armonico, stabile e immutabile nel tempo. Al contrario, questo concetto serve a mostrare come, nonostante la presenza di tensioni e conflitti tra le sue diverse componenti, in specifiche congiunture socio-economiche e geopolitiche vengano raggiunti dei “compromessi infrastrutturali” (Dijstelbloem, 2021) grazie ai quali si materializzano determinati *pattern* migratori. Come abbiamo anticipato poco sopra, per Xiang e Lindquist la *migration infrastructure* non si riferisce a un generico, astratto e universale regime migratorio, bensì allo specifico caso di studio preso da loro in esame. Potremmo perciò affermare che esistano plurime infrastrutture della migrazione, con le loro peculiari caratteristiche e razionalità. Questo concetto, dunque, necessita di essere sempre (ri)definito rispetto alle sue diverse, e peculiari, declinazioni concrete, quali: attori, istituzioni, razionalità, spazialità, effetti (biopolitici) sulle popolazioni interessate.

A questo proposito, altre ricerche si sono proposte di definire le peculiari caratteristiche inerenti la *migration infrastructure* emersa in Europa durante la cosiddetta “long summer of migration” del 2015 (Kasperek e Speer, 2017). Huub Dijstelbloem (2021), ad esempio, ha parlato di “Europe’s border infrastructure” per descrivere le molteplici mediazioni e tensioni emerse in quel contesto tra una serie di attori, tecnologie, forme di sapere, legislazioni e scale che, nel loro complesso e perpetuo ri-articolarsi, hanno prodotto una specifica geografia e politica della mobilità lungo la Rotta Balcanica e nel Mediterraneo. Prima di soffermarci sul quadro analitico proposto da Dijstelbloem, è necessario sottolineare come la nozione di *border-as-infrastrucure* (si veda anche Raeymaekers, 2023a, 2023b) non debba essere considerata come necessariamente opposta o slegata a quella di *migration infrastructure*. L’operazione concettuale portata avanti da Dijstelbloem può essere vista come relativamente affine all’approccio di Xiang e Lindquist. Egli cerca infatti di leggere il confine europeo come una rete multi-attoriale, multi-fattoriale e inter-scalare, cioè come un operatore politico che determina e organizza uno specifico regime di mobilità, con la sua razionalità e spazialità, nonché con delle precise gerarchie riguardo ai ritmi e ai rischi associati alla circolazione e al movimento di cose e persone.

A differenza da quella descritta da Xiang e Lindquist (2014), riguardante le politiche di (inter)mediazione del lavoro in Asia, l’infrastruttura analizzata da Dijstelbloem si caratterizza per la sua razionalità politica di tipo umanitario-secu-

ritario. Le popolazioni che si muovono all'interno del "confine infrastrutturale europeo", secondo la sua interpretazione, sono (ri)prodotte come potenziali minacce che devono essere respinte, confinate ed espulse e, *allo stesso tempo*, come potenziali vittime da salvare (si veda anche Pallister-Wilkins, 2022). Alla burocrazia europea che si occupa dell'applicazione del regime d'asilo è demandata pertanto la selezione tra *deserving* e *undeserving victims*, cioè tra vittime meritevoli di aiuto e quelle non meritevoli (Sozer, 2019; Novak, 2021). All'interno di questa logica politica, secondo Dijstelbloem (2021), il confine europeo emerge come una "infrastruttura estrema" dove viene naturalizzato un orizzonte di morte, nel quale il confine tra biopolitica e necropolitica diviene sempre più sfuocato e ambiguo (sull'intreccio costitutivo tra questi due poli all'interno del governo umanitario-securitario, si vedano Garelli e Tazzioli, 2018; Mellino, 2019; Pallister-Wilkins, 2022).

Rispetto ai numerosi lavori sul regime migratorio europeo e la sua dimensione umanitario-securitaria (si vedano, tra gli altri, Walters, 2011; Fassin, 2012; Pallister-Wilkins, 2022), la prospettiva infrastrutturale di Dijstelbloem ne enfatizza la portata inter e trans-scalare. La relazione tra scale, che implica a sua volta uno specifico rapporto politico tra attori, istituzioni e tecnologie, assume nella sua analisi un carattere aperto, di tensione reciproca e multi-direzionalità: "borders-as-infrastructure consist of large-scale networks that connect to particular local situations. Not all infrastructures are grand projects designed and implemented from above; they also emerge out of singular events that form the building blocks of later structures" (Dijstelbloem, 2021, p. 26). Questa tensione infrastrutturale tra diverse scale si riflette anche nel rapporto tra esterno e interno. Il confine-come-infrastruttura così inteso, infatti, opera anche all'interno degli spazi politici, quali stati e/o entità sovranazionali, e non solo alle loro frontiere esterne (si vedano, tra gli altri, Mezzadra e Neilson, 2013). Se la logica umanitaria-securitaria è immediatamente visibile ad esempio ai confini dei Paesi attraversati dalla Rotta Balcanica, essa rimane operativa anche nelle loro aree interne, dove un intreccio tra le operazioni di attori istituzionali e paraistituzionali, apparati tecnologici di sorveglianza, spazi di cura e controllo quali i campi e centri di accoglienza, continua a proiettare questa stessa logica sulla gestione delle persone *en route* (Carter-White e Minca, 2025; Minca e Weima, 2026b).

In aggiunta, considerando la crescente rilevanza delle tecnologie digitali all'interno della politica della mobilità – come il programma EUROSUR (Tazzioli, 2018) e l'emergere del cosiddetto confine biometrico (Amoore, 2006; Scheel, 2013, 2019) – Dijstelbloem sottolinea il nesso tra quest'ultime e l'*agency* umana (si vedano anche Pollozeck e Hendrick Passoth, 2019; Scheel, 2019; Glouftisios, 2021; Trauttmansdorff e Felt, 2021) interrogandosi sul modo in cui le tecnologie digitali influenzino e/o trasformino le politiche di gestione della mobilità e, in ultima analisi, il principio stesso di sovranità connesso a tali politiche. La nozione di confine-

come-infrastruttura, per Dijstelbloem, serve infatti a comprendere appieno il ruolo delle *mediazioni* tra i diversi elementi (attori, scale, tecnologie, legislazioni, ecc.) che, nel loro complesso e mutevole intreccio, danno vita a determinate politiche della mobilità e, di riflesso, a diverse logiche operative della sovranità.

Sulla scia del lavoro di Dijstelbloem (2021), una serie di studi hanno adottato uno sguardo infrastrutturale per indagare la crescente rilevanza delle tecnologie digitali nel quadro del regime migratorio europeo. All’interno di questa letteratura, la nozione di infrastruttura si riferisce prevalentemente a sistemi informatici, database interoperabili, tecnologie di controllo e sorveglianza biometrica dei confini, che costituiscono una componente fondamentale, ma certamente non esaustiva, della più ampia infrastruttura del confine Europeo (su questo si vedano: Pollozeck e Hendrick Passoth, 2019; Scheel, 2019; Glouftsiou, 2021; Trauttmansdorff e Felt, 2021).

Nel relativo dibattito centrato sul rapporto tra infrastruttura e (controllo della) mobilità umana nel contesto europeo, ma non solo, vi è tuttavia una sostanziale mancanza di attenzione nei confronti delle possibili correlazioni tra i differenti regimi della mobilità resi operativi dalle infrastrutture così intese. Ciò che manca, a nostro modo di vedere, è una riflessione organica sui possibili nessi tra forme di mobilità alquanto differenti che, come nel caso di Ferneti, in alcuni contesti vengono quasi a sovrapporsi da un punto di vista spaziale. Affidandoci dunque alla cornice interpretativa offerta dalla colonialità dell’infrastruttura, nelle prossime pagine tenteremo di sviluppare una specifica ipotesi teorica sul rapporto tra i diversi regimi di mobilità che emergono presso Ferneti e le aree immediatamente adiacenti. Seguendo questa prospettiva, approfondiremo la nozione di corpo notturno dell’infrastruttura allo scopo di riflettere sul modo in cui l’infrastruttura stessa funzioni come un dispositivo che implica necessariamente un potente differenziale della mobilità.

4. LA COLONIALITÀ DELL’INFRASTRUTTURA COME SDOPPIAMENTO SPAZIALE/OPERATIVO. – Come sottolineato nella sezione precedente, da circa una decina d’anni i *migration studies* e i *border studies* hanno adottato uno sguardo infrastrutturale per analizzare la mobilità delle persone e le sue forme di gestione e controllo. Mentre il rapporto tra spazi, territori e scale è stato ampiamente dibattuto, l’origine storica inerente allo sviluppo infrastrutturale è stata tuttavia in buona parte trascurata da questo dibattito. L’infrastruttura moderna possiede tuttavia una sua specifica connotazione storica che può dirci molto riguardo la sua stessa logica operativa. Esiste, a questo proposito, un’ampia letteratura, di stampo prevalentemente storico, che colloca la nascita e lo sviluppo del progetto infrastrutturale all’interno del moderno imperialismo coloniale europeo (Headrick, 1979; Edwards, 2003; Guldi, 2012; Carse, 2016). Sulla scia di queste analisi, Kenny Cupers (2021) ha

proposto una serie di riflessioni inerenti la colonialità dell'infrastruttura. Enfatizzando il nesso originario tra sviluppo infrastrutturale ed espansione coloniale, il suo lavoro si prefigge di riflettere sulle implicazioni politiche di tale rapporto nel presente postcoloniale. Parlare della colonialità dell'infrastruttura, afferma Cupers (2021), è un modo per rendere visibile la natura differenziale, in quanto dialogica e relazionale, dello sviluppo infrastrutturale. Se da un lato, l'infrastrutturazione del mondo moderno è stata caratterizzata da forme di mobilità, circolazione e connettività – di popolazioni, forme del sapere, risorse, merci – sicure e sempre più rapide, dall'altro, essa ha prodotto condizioni di immobilità, migrazione forzata, confinamento e abbandono per altri gruppi sociali, nonché l'accumulo generalizzato di “scarti ecologici” su scala planetaria (si veda anche Ferdinand, 2022). Come sostiene infatti lo stesso Cupers: “Infrastructure shapes territories and governs the movements and processes within and across them. But infrastructure excludes, contains, and subjugates as much as it includes, moves, or liberates. The effects of infrastructure, therefore, are often *multiple, paradoxical, or inconsistent*” (2021, p. 3; corsivo aggiunto).

In una simile direzione si muove anche il lavoro di Michael Truscello. Nel suo *Infrastructural Brutalism* (2020) egli analizza una serie di testi e opere artistiche per far emergere quella che definisce la “necropolitica della logica infrastrutturale”. Mentre, sostiene Truscello, l'idea liberale di infrastruttura viene solitamente associata a un ideale di mobilità incrementale necessario alla riproduzione di determinate forme di vita, i progetti infrastrutturali al contempo isolano, immobilizzano e inquinano, creando sistematicamente catastrofi socio-ecologiche. Anche la geografa Deborah Cowen (2019) propone un'interpretazione affine rispetto la logica operativa dell'infrastruttura, sottolineando come le “infrastrutture imperiali” abbiano, da un lato, consentito l'organizzazione e la riproduzione socio-spaziale dei centri urbani canadesi, incluse le specifiche declinazioni del colonialismo d'insediamento, dall'altro, giustificato forme di *dispossession* e, in alcuni casi, il genocidio delle popolazioni indigene.

In questa prospettiva, è bene ribadirlo, riconoscere la matrice coloniale dello sviluppo infrastrutturale delle società moderne non significa semplicemente affermare che solo determinate popolazioni possano giovare dei benefici, materiali e simbolici, legati a questo stesso sviluppo. Questo *framework* analitico ci consente di riflettere sul fatto che la logica operativa dell'infrastruttura sia intrinsecamente duale e ambivalente, e perciò differenziale. In altre parole, se teniamo conto della colonialità dello sviluppo infrastrutturale in relazione alla mobilità umana contemporanea è lecito sostenere che situazioni generalizzate di (im)mobilità, circolazione rischiosa e potenzialmente letale – associate spesso a determinati spazi e ambienti ‘ostili’ che affliggono selezionati gruppi di popolazione – rappresentino per certi versi le *condizioni di possibilità* affinché altri gruppi sociali abbiano accesso a forme di mobilità rapide e sicure garantite dalla stessa operatività dell'infrastruttura.

A questo proposito, un primo tentativo di leggere il differenziale della mobilità nell’Europa contemporanea tramite la lente della colonialità infrastrutturale è stato proposto da Paolo Novak (2025). Analizzando le strategie governamentali attuate da diversi attori (para)istituzionali nei confronti di determinate popolazioni durante la cosiddetta “refugee crisis” del 2015 – che ha interessato anche la Rotta Balcanica – Novak ha sviluppato il concetto di “postcoloniality of asylum infrastructure”. Tramite questa lente concettuale, che si rifà esplicitamente al lavoro di Cupers (2021), egli propone di analizzare un complesso reticolo infrastrutturale che, ricalcando per certi versi le modalità di gestione delle popolazioni “native” e “non-bianche” durante l’epoca coloniale, continua a sostenere specifici regimi, debilitanti e violenti, della mobilità per quei gruppi sociali che in buona parte provengono dalle ex colonie europee. I ‘campi’ per migranti (Weima, 2026), i centri di prima accoglienza e gli hotspot (Tazzioli, 2017), gli accampamenti e insediamenti informali (Davies *et al.*, 2019; Jordan e Minca, 2023), le rotte e corridoi più o meno formali (Kasperek, 2016), i centri di detenzione e rimpatrio (Tazzioli, 2023), disseminati attraverso i Paesi europei, ma anche di transito e di partenza – e pertanto resi operativi tramite distinte legislazioni, burocrazie, attori, conoscenze e tecnologie (digitali) – sono i principali snodi socio-spaziali che compongono l’infrastruttura descritta da Novak (con riferimento alla Rotta Balcanica si vedano Minca e Weima, 2026a; Vianelli, 2026). In questa prospettiva, rifacendoci alle riflessioni esposte poco sopra sull’ambivalenza costitutiva inerente lo sviluppo infrastrutturale, potremmo altresì affermare che la “postcoloniality of asylum infrastructure” descritta da Novak rappresenti il corpo notturno di una più ampia e duale infrastruttura della mobilità la quale, garantendo ai cittadini europei determinati spazi, ritmi e sicurezze di circolazione, impone su altri gruppi sociali molto più difficili condizioni di mobilità e, in ultima analisi, di esistenza.

È inoltre interessante osservare come questa prospettiva analitica sia affine a quegli approcci che hanno concettualizzato la razza, matrice della differenza coloniale (Quijano, 2000; Mbembe, 2002; Singh, 2005), nei termini di una frattura generativa e costitutiva della società moderna. Come ha notato, ad esempio, Singh:

The racialization of the world in this sense needs to be understood as one of the supreme, constituent acts of modern power. It has helped to create and re-create “caesuras” in human populations at both national and global scales that have been crucial to the political management of populations by nation-states ever since. To understand this, we need to recognize the technology of race as something more than skin color or biophysical essence, but precisely as *those historic repertoires and cultural, spatial, and signifying systems that stigmatize and depreciate one form of humanity for the purposes of another’s health, development, safety, profit, and pleasure* (Singh, 2005, p. 223; corsivo aggiunto).

La razza così intesa non determina semplici processi e operazioni di esclusione, più o meno differenziali, di determinate popolazioni da forme e modalità di pieno riconoscimento giuridico-politico e culturale. Essa viene piuttosto concepita come un dispositivo che si articola su un doppio movimento: la negazione a determinate popolazioni di un riconoscimento della propria umanità diviene la necessaria condizione di possibilità per quello stesso riconoscimento – materiale e simbolico – di altri gruppi sociali (sulla dimensione biopolitica di questo doppio movimento si veda Carter-White e Minca, 2025).

Come notato da Pallister-Wilkins (2022) nel suo studio sulle origini coloniali del differenziale della mobilità nell'Europa contemporanea, se un tempo la razza e il privilegio della bianchezza, storicamente intrecciato a gerarchie di genere, erano riprodotti socialmente facendo ricorso esplicito a giustificazioni (pseudo)scientifiche, oggi, nelle società neoliberali, la razza rimane un dispositivo fondativo di questo differenziale ma viene 'declinata' spesso in modo camuffato nel linguaggio burocratico del *migration management*, dei controlli alla frontiera, della sicurezza e del rischio. Come sottolinea del resto in maniera convincente David Theo Goldberg,

in disappearing, race reappears under other, less recognizable terms of reference. Migration is thought to have no racial dimension today because the terms of recognition, of identification, of reference themselves have been made to disappear. But [its raciality] becomes enigmatically self-evident in its non-referentiality (2017, p. 113).

Questo lavoro “sotto falso nome” della razza nella gestione differenziale delle migrazioni contemporanee si riflette anche nella colonialità infrastrutturale che si palesa in modi eclatanti in molti confini europei, compreso quello di Ferneti qui preso ad esempio.

Questa cornice analitica ci consente pertanto di avanzare una specifica ipotesi teorica, ovvero sia che l'inclusione di selezionati gruppi di popolazione all'interno di un privilegiato diritto alla mobilità sia strettamente, e necessariamente, dipendente dall'esclusione allo stesso diritto di popolazioni negativamente razzializzate le quali, in buona parte, provengono da ex territori coloniali (si veda Marchi *et al.*, 2026). Riprendendo dunque l'intuizione di Mbembe riportata in apertura, e mobilitandola concettualmente all'interno del framework della colonialità infrastrutturale, possiamo dunque avanzare la tesi che l'infrastruttura stessa sia, per sua natura, costituita da due corpi: quello *solare*, che implica specifici ritmi, spazi e sicurezza di circolazione; e quello *notturno*, che, di riflesso, è caratterizzato da condizioni, anche ambientali, spesso altamente rischiose, debilitanti e potenzialmente letali.

Tornando perciò alle riflessioni sul confine di Ferneti e le aree circostanti proposte poco sopra, riteniamo pertanto utile inquadrare quella che Novak ha

definito *postcoloniality of asylum infrastructure* come una manifestazione, concreta e specifica, del corpo notturno del progetto infrastrutturale nell’Europa contemporanea. Questo ‘sdoppiamento’ infrastrutturale, è la nostra ipotesi di lavoro, si rende evidente in diverse zone di confine europee. Lo stesso Mar Mediterraneo (Pallister-Wilkins, 2022) e l’area balcanica (Minca, 2026) sono contesti e *borderscape* dove si palesano regimi di mobilità altamente differenziati che sono tuttavia strettamente interdipendenti.

Nel quadro degli studi sulla mobilità differenziale che caratterizza lo spazio politico contemporaneo a livello globale sulla base di dispositivi che selezionano gli individui in senso intersezionale (Sheller, 2008; Gutiérrez Rodríguez, 2018; Lake e Reynolds, 2018), il framework analitico della colonialità dell’infrastruttura applicato al nostro specifico contesto ci serve perciò per iniziare a riflettere sul rapporto ‘intimo’ tra queste due differenti forme di mobilità che si manifestano quotidianamente a Ferneti. Il punto su cui vogliamo insistere in questa sede non riguarda semplicemente il fatto che ad alcune popolazioni sia garantito un diritto alla mobilità, sicura e rapida, mentre altre rimangano escluse da questo diritto (Sheller, 2018). In linea con le concettualizzazioni di Cupers (2021), intendiamo altresì affermare che affinché si riproducano condizioni di mobilità sicure e rapide per determinati gruppi sociali se ne debbano per forza dare altre insicure per altri gruppi sociali negativamente razzializzati.

5. CONCLUSIONE. – In questo articolo ci siamo proposti di riflettere sul possibile rapporto che intercorre tra i differenti regimi di mobilità che si materializzano nel contesto del valico internazionale italo-sloveno di Ferneti. Negli ultimi anni, una crescente letteratura transdisciplinare si è proposta di mettere in luce come il diritto alla mobilità sia distribuito all’interno del corpo sociale sulla base di un differenziale che emana da un intreccio complesso di fattori razziali, di nazionalità, di genere e di classe, e che in buona parte ricalca le geografie del colonialismo europeo (Sheller, 2018). Un filone di ricerca affine si è proposto di studiare questo complesso di fattori anche in termini infrastrutturali, enfatizzandone la dimensione multi-attoriale, multi-fattoriale e inter-scalare.

Nonostante queste ricerche abbiano aperto uno spazio di riflessione sulla dimensione inerentemente biopolitica della mobilità (Rijke e Minca, 2019), relativamente meno è stato scritto sul rapporto tra regimi di mobilità che, scorrendo spesso quasi paralleli, differiscono radicalmente dal punto di vista dei ritmi, dei rischi e delle condizioni di circolazione. Partendo dal framework analitico della colonialità dell’infrastruttura, abbiamo dunque avanzato una concettualizzazione della logica infrastrutturale in termini interdipendenti e differenziali; sostenendo, cioè, che la mobilità sicura e rapida dei cittadini europei che passano spesso senza controlli attraverso il valico di Ferneti si basi necessariamente sulla riproduzione di condizioni di mobilità lente, violente e incerte per quelle popolazioni, provenienti in buona

parte da ex colonie europee, che sono costrette ad attraversare il confine nelle aree boschive in prossimità del valico formale. In tale prospettiva, questi due regimi di mobilità non corrispondono a due infrastrutture distinte e separate, quanto piuttosto rappresentano la manifestazione della natura duale e ambivalente dello sviluppo infrastrutturale che, affondando le sue radici nella storia coloniale europea, garantisce connettività e sicurezza per determinati gruppi di popolazione proprio in quanto produce, nel nome di questa stessa connettività e sicurezza, condizioni di relativa immobilità e potenziale violenza per altre popolazioni negativamente razzializzate che sono costrette a muoversi all'interno di quello che abbiamo definito il corpo notturno dell'infrastruttura.

### Funding e authorship

This research was funded by the European Union–Next Generation EU, under the PRIN 2022 call, project *The border is no more, long live the border. De-materialization and re-materialization of internal borders in the European Union* (2022JPFYE8) – CUP E53D23010250006 and by the European Union - European Research Council Advanced Grant 2021 (ERC-2021-ADG, project n. 101054428). Views and opinions expressed are however those of the author(s) only and do not necessarily reflect those of the European Union or the European Research Council Executive Agency. Neither the European Union nor the granting authority can be held responsible for them.

### Bibliografia

- Amoore L. (2006). Biometric borders: Governing mobilities in the war on terror. *Political Geography*, 25(3): 336-351. DOI: 10.1016/j.polgeo.2006.02.001.
- Aru S., Casaglia A., Minca C. (2026). The border is no more, long live the border. Infrastructural differential inclusion and racialised mobility at three internal EU borders. In: Ceccorulli M., a cura di, *The Revealing Power of Borders in the 'Geopolitical Moment' - The EU and the Movement of People*. Cham: Palgrave.
- Beznec B., Speer M., Stojic-Mitrovic M., a cura di (2016). *Governing the Balkan Route*. Lubiana: Rosa Luxemburg Stiftung.
- Carse A. (2016). Keyword: Infrastructure. How a humble French engineering term shaped the modern world. In: Harvey P., Jensen C., Morita A., a cura di, *Infrastructure and Social Complexity*. Londra: Routledge.
- Carter-White R., Minca C. (2025). *A Spatial Theory of the Camp*. Cheltenham: Edward Elgar.
- Casaglia A., Coletti R., Lizotte C., Agnew J., Mamadouh V., Minca C. (2020). Interventions on European nationalist populism and bordering in time of emergencies. *Political Geography*, 82: 1-9. DOI: 10.1016/j.polgeo.2020.102238.
- Coloni E. (2023). Piantedosi: riattivati i controlli al confine sloveno per garantire la sicurezza nazionale. Decisione presa con ponderazione in raccordo con i partner europei. *Il Piccolo*, 24 ottobre.

- Cowen D. (2019). Following the infrastructures of empire: Notes on cities, settler colonialism, and method. *Urban Geography*, 41(4): 469-486. DOI: 10.1080/02723638.2019.1677990.
- Cupers K. (2021). The coloniality of infrastructure. *E-flux*. Disponibile al sito [www.e-flux.com/architecture/coloniality-infrastructure/412386/editorial](http://www.e-flux.com/architecture/coloniality-infrastructure/412386/editorial) (consultato 11 marzo 2025).
- Davies T., Isakjee A., Dhesi S. (2017). Violent inaction: The necropolitical experience of refugees in Europe. *Antipode*, 49(5): 1263-84. DOI: 10.1111/anti.12325.
- Davies T., Isakjee A., Dhesi S. (2019). Informal migrant camps. In: Mitchell K., Jones R., Fluri J., a cura di, *Geographies of Migration*. Cheltenham: Edward Elgar.
- Davies T., Isakjee A., Obradovic-Wochnik J. (2026). The politics of injury: Debilitation and the right to maim at the EU border. *Geopolitics*, 31(2): 531-559. DOI: 10.1080/14650045.2024.2339894.
- Dell’Agnese E., Amilhat Szary A.L. (2014). Borderscapes: From border landscapes to border aesthetics. *Geopolitics*, 20(1): 4-13. DOI: 10.1080/14650045.2015.1014284.
- Della Puppa A.G. (2023). Dentro e contro la necropolitica delle infrastrutture, *Blog di Studi sulla questione criminale*. Disponibile al sito <https://studiquestionecriminale.wordpress.com/2023/03/30/dentro-e-contro-la-necropolitica-delle-infrastrutture/> (consultato 11 marzo 2025).
- Dijstelbloem H. (2021). *Borders as Infrastructure*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Düvell F., Preiss C. (2022). Migration infrastructures: How do people migrate? In: Scholten P., a cura di, *Introduction to Migration Studies*. Cham: Springer.
- Edwards P. (2003). Infrastructure and modernity: Force, time and social organization in the history of sociotechnical systems. In: Misa T., Brey P., Feenberg A., a cura di, *Modernity and Technology*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Fassin D. (2012). *Humanitarian Reason*. Berkeley: University of California Press.
- Ferdinand M. (2022). *Decolonial Ecology*. Cambridge: Polity Press.
- Frapporti M. (2024). *Governo Materiale*. Milano: Meltemi.
- Garelli G., Tazzioli M. (2018). The humanitarian war against migrant smugglers at sea. *Antipode*, 50: 685-703.
- Glouftsiou G. (2021). Governing border security infrastructures: Maintaining large-scale information systems. *Security Dialogue*, 52(5): 452-70. DOI: 10.1177/0967010620957230.
- Goldberg D.T. (2017). Parting waters: Seas of movement. In Baldwin A., Bettini G., a cura di, *Life Adrift*. Lanham, MA: Rowman & Littlefield.
- Guldi J. (2012). *Roads to Power*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Gutiérrez Rodríguez E. (2018). The coloniality of migration and the “refugee crisis”: On the asylum-migration nexus, the transatlantic white European settler colonialism-migration and racial capitalism. *Refuge*, 34(1): 3-10. DOI: 10.7202/1050851ar.
- Headrick D.R. (1979). The tools of imperialism: Technology and the expansion of European colonial empires in the nineteenth century. *The Journal of Modern History*, 51(2): 231-263.
- Hess S., Kasparek B. (2021). Historicizing the Balkan Route: Governing migration through mobility. In: Walters W., Heller C., Pezzani L., a cura di, *Viapolitics*. Durham: Duke University Press.

- IRC (2025). Protection Monitoring Report - People arriving via land from the Balkan Route in Trieste (Italian-Slovenian border), IRC Report. Disponibile al sito [www.rescue.org/report/irc-italy-protection-monitoring-report-april-june-2025](http://www.rescue.org/report/irc-italy-protection-monitoring-report-april-june-2025) (consultato 11 marzo 2025).
- Jordan J., Minca C. (2023). Makeshift camp geographies and informal migration corridors. *Progress in Human Geography*, 47(2): 259-279. DOI: 10.1177/03091325231154878.
- Kasperek B. (2016). Routes, corridors, and spaces of exception: Governing migration and Europe. *Near Futures*. Disponibile al sito [https://nearfuturesonline.org/wp-content/uploads/2016/01/Kasperek\\_Final\\_PDF.pdf](https://nearfuturesonline.org/wp-content/uploads/2016/01/Kasperek_Final_PDF.pdf) (consultato 11 marzo 2025).
- Kasperek B., Speer M. (2017). Of hope. Hungary and the long summer of migration. *Bordermonitoring.eu*. Disponibile al sito <https://bordermonitoring.eu/ungarn/2015/09/of-hope-en/> (consultato 11 marzo 2025).
- Lake M., Reynold H. (2008). *Drawing the Global Colour Line*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Larkin B. (2013). The politics and poetics of infrastructure. *Annual Review of Anthropology*, 42(1): 327-43. DOI: 10.1146/annurev-anthro-092412-155522.
- Leurs K. (2019). Migration infrastructures. In: Smets K., Leurs K., Georgiou S., Witteborn S., Gajjala R., a cura di, *The SAGE Handbook of Media and Migration*. Londra: Sage.
- Lin W., Lindquist J., Xiang B., Yeoh Brenda S.A. (2017). Migration infrastructures and the production of migrant mobilities. *Mobilities*, 12(2): 167-174. DOI: 10.1080/17450101.2017.1292770.
- MacFarlane C., Rutherford J. (2008). Political infrastructures. Governing and experiencing the fabric of the city. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32(2): 363-74. DOI: 10.1111/j.1468-2427.2008.00792.x.
- Mann M. (1984). The autonomous power of the state: Its origins, mechanisms and results. *European Journal of Sociology*, 25(2): 185-213.
- Marchi F., Minca C., Raeymaekers T. (2026, under review). The politics of infrastructural ruination. (Re)bordering practices in ‘emergency’ times in Trieste, Italy. *Geopolitics*.
- Mbembe A. (2003). Necropolitics. *Public Culture*, 15(1): 11-40.
- Mbembe A. (2019). *Nanorazzismo. Il corpo notturno della democrazia*. Bari: Laterza.
- Mellino M. (2019). *Governare la crisi dei rifugiati*. Roma: DeriveApprodi.
- Mezzadra S., Neilson B. (2013). *Border as Method, or, the Multiplication of Labor*. Durham: Duke University Press.
- Minca C. (2026). Biopolitics, sovereign power and mobility at the intersections between tourism and informal migration along the Balkan Route. *Hospitality and Society*, 16(1): 13-41.
- Minca C., Collins J. (2021). The Game: Or, “the making of migration” along the Balkan Route. *Political Geography*, 91: 1-11. DOI: 10.1016/j.polgeo.2021.102490.
- Minca C., Umek D. (2020). The new refugee ‘Balkan Route’: Field notes from the Bosnian border. *Rivista Geografica Italiana*, 127(1): 5-34. DOI: 10.3280/RGI2020-001001.
- Minca C., Umek D. (2024). Spazi informali e interstizi urbani lungo la Rotta Balcanica (2): Trieste *endgame*. *Rivista Geografica Italiana*, 131(2): 45-62. DOI: 10.3280/rgioa2-2024oa17808.

- Minca C., Umek D. (2026). Trieste is beautiful at night. In: Minca C., Weima Y., a cura di, *Thinking Like a Route*. Cheltenham: Edward Elgar.
- Minca C., Weima Y. (2026a). *Route Thinking?* In: Minca C., Weima Y., a cura di, *Thinking Like a Route*. Cheltenham: Edward Elgar.
- Minca C., Weima Y., a cura di (2026b). *Thinking Like a Route*. Cheltenham: Edward Elgar.
- Morelli R. (2025). I controlli quasi immaginari tra Italia e Slovenia. *Il Post*, 23 aprile.
- Novak P. (2021). Deservingness and uneven geographies of asylum accommodation. *Social Policy and Society*, 20(3): 452-463. DOI: 10.1017/S1474746420000779.
- Novak P. (2025). *Buildings of Refugee and the Postcoloniality of Asylum Infrastructure*. Bristol: Bristol University Press.
- Pallister-Wilkins P. (2022). *Humanitarian Borders*. Londra: Verso.
- Piantedosi M. (2023). *Letter on land border checks being reintroduced between Italy and Slovenia*. Disponibile al sito [www.governo.it/sites/governo.it/files/lettera\\_controllo\\_confine\\_Italia\\_Slovenia\\_20231018.pdf](http://www.governo.it/sites/governo.it/files/lettera_controllo_confine_Italia_Slovenia_20231018.pdf) (consultato 11 marzo 2025).
- Pollozek S., Passoth J.H. (2019). Infrastructuring European migration and border control: The logistics of registration and identification at Moria Hotspot. *Environment and Planning D: Society and Space*, 37(4): 606-624. DOI: 10.1177/0263775819835819.
- Quijano A. (2000). Coloniality of power, eurocentrism, and Latin America. *Nepantla: Views from South*, 1(3): 533-580.
- Raeymaekers T. (2023a). Naturalising ‘black spaces’ in the Mediterranean: Towards a political ecology of bordering infrastructures. *Geopolitics*, 29(2): 495-519. DOI: 10.1080/14650045.2023.2167651.
- Raeymaekers T. (2023b). Il confine come spazio operativo. “Spazi neri” e infrastrutture della frontiera. *Documenti Geografici*, 2: 87-106. DOI: 10.19246/DOCUGEO2281-7549/202302\_06.
- Redfield P. (2005). Doctors, borders, and life in crisis. *Cultural Anthropology*, 20(3): 328-361.
- Rijke A., Minca C. (2019). Inside checkpoint 300: Checkpoint regimes as spatial political technologies in the occupied Palestinian territories. *Antipode*, 51(3): 968-88. DOI: 10.1111/anti.12526.
- Rivolti ai Balcani (2020). *The Balkan Route. Migrants without rights in the heart of Europe*. Dossier disponibile al sito [The-Balkan-Route-Report-2020-by\\_-Rivolti-ai-Balcani-italian-network.pdf](http://The-Balkan-Route-Report-2020-by_-Rivolti-ai-Balcani-italian-network.pdf) (consultato 11 marzo 2025).
- Rodgers D., O’Neill B. (2012). Infrastructural violence: Introduction to the special issue. *Ethnography*, 13(4): 401-412. DOI: 10.1177/1466138111435.
- Scheel S. (2013). Autonomy of migration despite its securitisation? Facing the terms and conditions of biometric rebordering. *Millennium*, 41(3): 575-600. DOI: 10.1177/0305829813484186.
- Scheel S. (2019). *Autonomy of Migration?* Londra: CRC Press.
- Sheller M. (2018). *Mobility Justice*. Londra: Verso.
- Singh N.P. (2005). *Black is a Country*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Sözer H. (2019). Humanitarianism with a neo-liberal face: Vulnerability intervention as vulnerability redistribution. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 46(11): 1-18. DOI: 10.1080/1369183X.2019.1573661.

- Star S. (1999). The ethnography of infrastructure. *American Behavioral Scientist*, 43(3): 377-391.
- Tazzioli M. (2023). *Border Abolitionism*. Manchester: Manchester University Press.
- Trauttmansdorff P., Felt U. (2021). Between infrastructural experimentation and collective imagination: The digital transformation of the EU border regime. *Science, Technology, & Human Values*, 48(3): 635-662. DOI: 10.1177/01622439211057523.
- Truscello M. (2020). *Infrastructural Brutalism*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Valz Gris A. (2025). Ragioni, attori e strumenti della finanziarizzazione delle infrastrutture urbane: una mappatura concettuale. *Rivista Geografica Italiana*, 132(3): 126-146. DOI: 10.3280/rgioa3-2025oa21178.
- Vianelli L. (2026). Externalising the Common European Asylum System? Enlargement, legal harmonisation, and capacity building along the Balkan Route. In: Minca C., Weima Y., a cura di, *Thinking Like a Route*. Cheltenham: Edward Elgar.
- Walters W. (2011). Foucault and frontiers: Notes on the birth of the humanitarian border. In: Bröckling U., Krasmann S., Lemke T., a cura di, *Governmentality: Current Issues and Future Challenges*. Londra: Routledge.
- Weima Y. (2026). Transit campization and the shifting Balkan Route camp archipelago. In: Minca C., Weima Y., a cura di, *Thinking Like a Route*. Cheltenham: Edward Elgar.
- Xiang B., Lindquist J. (2014). Migration infrastructure. *International Migration Review*, 48(1): 122-148. DOI: 10.1111/imre.12141.

Cecilia Pasini\*

*Come invecchia il fossile in Lomellina?  
Per una prospettiva di lungo periodo sulle risposte sociali  
agli impianti energetici*

L'articolo propone un'elaborazione critica a partire dal dibattito sull'accettazione sociale e l'opposizione alle tecnologie energetiche. Adottando risposte sociali e atmosfere affettive come chiavi di lettura, viene analizzata la parabola della raffineria petrolchimica di Sannazzaro de' Burgondi (PV). L'analisi esplora la *social side* dell'energia, esaminando la relazione tra le popolazioni locali e l'impianto per evidenziarne la cumulatività e le sfaccettature qualitative nel tempo. Il lavoro ricostruisce inoltre la *path dependence* dalla produzione fossile, unitamente alle concrete possibilità di *agency* delle comunità locali. Sul piano metodologico, il contributo sottolinea la necessità di una ricerca qualitativa di lungo periodo in grado di cogliere la complessità delle relazioni industria-comunità. Questa prospettiva si configura come un'angolatura rilevante per osservare le attuali trasformazioni energetiche.

*Parole chiave:* risposte sociali, transizioni energetiche, territori tardo industriali, raffinazione petrolchimica, ricerca diacronica.

*How does the fossil sector age in Lomellina (Italy)? For a long-term perspective on social responses to energy plants.* – The paper offers a critical elaboration of the debate on social acceptance and opposition to energy technologies. Adopting social attitudes and affective atmospheres as a key to interpret the parable of the petrochemical refinery in Sannazzaro de' Burgondi (PV), the social side of energy is analysed through the relationship between local populations and energy plants/projects, with the aim to seize its qualitative facets and cumulativity over time. Furthermore, the study reconstructs the path dependence on fossil fuel production, alongside the concrete possibilities for local communities' agency.

\* Università degli Studi di Firenze, Dipartimento di Storia, Archeologia, Geografia, Arte e Spettacolo, Via S. Gallo 10, 50129 Firenze, cecilia.pasini@unifi.it.

Ringrazio i/le due referee anonimi/e che hanno letto attentamente il mio lavoro, fornendo commenti e suggerimenti indispensabili per migliorarlo. Ringrazio Cesare Mattina, Pierre Fournier, Vittorio Martone, Costanza Gasparo e Andrea Di Lorenzo per i loro consigli sulla ricerca. Ringrazio Matteo Puttilli per i preziosi suggerimenti sul lavoro di tesi e su versioni precedenti dell'articolo.

Saggio proposto alla redazione il 10 giugno 2025, accettato il 15 gennaio 2026.

Methodologically, the contribution affirms the need for long-term qualitative research that succeeds in capturing the complexity of the relations between industry and local community. Accordingly, the perspective that is proposed in the paper constitutes a relevant approach for the study of energy transformations.

*Keywords:* social responses, energy transitions, late industrial territories, petrochemical refining, diachronic research.

1. INTRODUZIONE. – È ormai noto come la localizzazione delle infrastrutture energetiche generi accesi dibattiti a scala locale, trovandosi spesso a fronteggiare l'opposizione delle popolazioni di quei territori che ne sono interessati (Görsch *et al.*, 2025). A partire dai primi anni Duemila si è fatta spazio la chiave di lettura dell'accettazione sociale per interpretare la relazione tra popolazioni locali e progetti/infrastrutture in ambito energetico (Wolsink, 2007; Wüstenhagen *et al.*, 2007) come parte dello studio geografico della *social side* dell'energia. Nelle occasioni in cui viene presa in considerazione, tuttavia, l'accettazione sociale pone alcuni limiti: il dibattito che se ne occupa ha la funzione più o meno velata di incoraggiare una migliore accoglienza dei progetti stessi (critiche in tal senso si leggono in Batel *et al.*, 2013; Fournis, Fortin, 2017; Görsch *et al.*, 2025); spesso ad attrarre maggiore attenzione sono casi di evidente opposizione e resistenza, mentre raramente le analisi si soffermano su altri tipi di risposte sociali, meno polarizzate e più sfumate o ambigue; infine, si concentrano il più delle volte sul momento della (proposta di) localizzazione degli impianti, incentrando le analisi sul tempo presente e ignorandone gli aspetti processuali e cumulativi che contribuiscono a dar forma alla relazione tra popolazione locale e progetti infrastrutturali (Aitken, 2010; Parkhill *et al.*, 2010). Questo appare particolarmente evidente in riferimento al dibattito sulla cosiddetta transizione energetica, spesso declinata in una tensione tra presente e futuro, con particolare attenzione ai momenti di passaggio e alla necessità di riorganizzare i sistemi energetici attorno alle Fonti da Energie Rinnovabili (FER). Quello che rimane sullo sfondo sono i processi storici, socioeconomici ed ecologici che precedono e seguono i momenti di cambiamento.

Le riflessioni emergono da una mia insoddisfazione per un dibattito che non permetteva di interpretare in modo convincente quello che avveniva nel caso studio di cui mi stavo occupando. Maturata nel corso del lavoro di ricerca sul campo per la tesi di dottorato, l'indagine poneva al centro la relazione tra l'impianto di raffinazione petrolchimica in due comuni rurali lombardi della provincia di Pavia, Sannazzaro de' Burgondi e Ferrera Erbognone, parte di un'area denominata Lomellina, e le rispettive comunità locali. Nello specifico le prospettive considerate erano quelle di *policy maker*, esperti, operai e impiegati dipendenti di ENI, proprietaria dell'impianto, o delle aziende erogatrici di servizi in appalto, agricoltori e altri

imprenditori, attivisti e attiviste ecologisti/e, e residenti che, pur non lavorando nell'impianto, lo considerano un elemento economicamente, socialmente e/o culturalmente rilevante per il territorio. Il caso specifico era stato scelto a seguito di una (paventata più ancora che annunciata) intenzione di disinvestimento da parte di ENI. L'argomento della transizione energetica evocato sia dall'azienda sia nella stampa e dalla politica locale per giustificare, spiegare o lamentare tali disinvestimenti, portava con sé discorsi che permettevano di registrare una "atmosfera affettiva"<sup>1</sup> (Anderson, 2009) di paura, incertezza e tensione nell'attesa del cambiamento prefigurato. Tale prospettiva descrive un processo di transizione lontano dall'essere *win-win* (Benadusi *et al.*, 2021) e dove il percorso verso la sostenibilità porta con sé un forte senso di perdita (Elliott, 2018).

La riflessione che ne è scaturita mi ha condotta allo svolgimento di un'indagine che ha preso in considerazione un arco temporale esteso (più di 60 anni), ritenendo un approccio diacronico e processuale epistemologicamente adeguato per comprendere la sedimentazione dei meccanismi socio-territoriali alla base della relazione tra popolazione locale e impianto. L'ipotesi alla base della ricerca è che tale relazione non possa limitarsi al binomio accettazione/opposizione, ma abbia una natura più sfumata in cui la stratificazione temporale gioca un ruolo di primo piano anche per spiegare le risposte sociali del presente<sup>2</sup>. In questa prospettiva l'articolo offre un contributo sia sul piano teorico-metodologico sia empirico. Intende infatti discutere da un lato le possibilità e le modalità della ricerca geografica diacronica e processuale come strumento per indagare le diverse sfumature delle risposte sociali alla presenza industriale; dall'altro lato, contribuisce ad ampliare la casistica sul tema del rapporto energia-territorio alla filiera petrolifera, spesso considerata come de-territorializzata in quanto rispondente perlopiù a logiche sovra-locali.

L'articolo è organizzato come segue: il secondo paragrafo analizza criticamente i dibattiti sulla dimensione sociale dell'energia, evidenziandone i limiti principali e discutendo possibili piste di analisi alternative; il terzo paragrafo riflette sulle fonti utilizzabili in un'indagine che prende in considerazione un lungo periodo, coerentemente con l'impianto epistemologico adottato per lo studio della Lomellina; il quarto paragrafo presenta il caso studio, ricostruendo la relazione tra Raffineria e popolazione locale lungo diverse fasi storiche e discutendo i risultati di tale rico-

<sup>1</sup> Il concetto di "atmosfera affettiva" permette di considerare l'affetto e le emozioni come elementi collettivi, "prepersonali", "transpersonali" e "contagiosi" (Anderson, 2009). La metafora dell'atmosfera consente di evidenziare il carattere pervasivo e intenso dell'affetto ma anche il suo essere non strettamente definibile e definito, ma ambiguo e cangiante. Tale concetto è stato applicato in modo significativo allo studio dell'energia (Rohse *et al.*, 2020).

<sup>2</sup> Come si vedrà più avanti, con risposte sociali si intendono gli atteggiamenti delle comunità locali verso gli impianti energetici e industriali così come emergono dalle pratiche, dai discorsi e dalle atmosfere affettive che permeano il contesto territoriale.

struzione alla luce delle potenzialità di una lettura diacronica. Infine, le conclusioni riflettono sul contributo della ricerca al dibattito epistemologico e metodologico sugli aspetti sociali della produzione energetica e sulle traiettorie della transizione.

2. ACCETTAZIONE SOCIALE, OPPOSIZIONE E FIDUCIA. – In letteratura, la cosiddetta *social side* dell'energia è stata indagata soprattutto in riferimento all'opposizione che si viene a creare verso un'azienda o un impianto. I dibattiti che se ne sono occupati in questi termini hanno messo al centro la *social acceptance* o la *Social Licence to Operate* (SLO). Il filone della *social acceptance*, emerso in particolare per comprendere le resistenze alla localizzazione delle FER, nasce come critica all'utilizzo della categoria del *NIMBYsm* (*Not In My Backyard*), secondo cui la tendenza delle comunità locali sarebbe di respingere a priori la localizzazione di impianti e infrastrutture tecnologiche per una presupposta preservazione egoistica dell'ambiente in cui vivono (Batel, Devine-Wright, 2020). Diversamente, dal dibattito sulla *social acceptance*, emerge che l'opposizione locale sia da ricercarsi soprattutto nella mancanza di coinvolgimento delle comunità nei processi di pianificazione e realizzazione dei progetti. Particolare attenzione è stata quindi prestata ad analizzare l'accoglienza da parte delle comunità locali delle tecnologie FER in vari contesti (Dermont *et al.*, 2017), con marcato interesse per l'energia eolica (Aitken, 2010; Fournis, Fortin, 2017; Wolsink, 2007; Wüstenhagen *et al.*, 2007), ma non solo (Görsch *et al.* 2025), con esempi di studi che si sono occupati dell'accettazione di energia nucleare (Parkhill *et al.*, 2010) o dell'estrazione mineraria (Campbell, Prémont, 2017). Indagini sull'accettazione sociale di impianti fossili rimangono residuali, soprattutto con riferimento alla dimensione locale (Görsch *et al.*, 2025). Parallelamente, il dibattito sulla SLO si applica invece principalmente al settore fossile per indagare il grado di rifiuto o di accettazione e supporto alle attività aziendali da parte della popolazione locale. Definita in vari modi (Diantini, 2024), la licenza sociale è un contratto sociale informale che viene stipulato con l'azienda e tramite cui comunità locale e/o stakeholder *rilasciano* il permesso a realizzare il progetto (Meesters, Behagel, 2017; Moffat *et al.*, 2016; Thomson, Boutilier 2011). Pur avendo contribuito a riportare l'attenzione sulla dimensione sociale nel dibattito sull'energia, entrambi i filoni mostrano alcuni elementi critici che limitano fortemente le possibilità conoscitive del rapporto tra energia e società e che di seguito vengono sinteticamente discussi.

2.1 *Sapere strumentale e fonti fossili.* – Una prima critica riguarda i presupposti e le finalità degli studi afferenti ai due filoni menzionati. La prospettiva dell'accettazione sociale è stata definita come un sapere strumentale, in quanto finalizzata al superamento delle barriere sociali che ostacolano la realizzazione dei progetti (Aitken, 2010; Ellis, Barry, 2007, Fournis, Fortin, 2017). In quest'ottica, viene

valutata l'efficacia di strategie volte a favorire l'accettazione, come il coinvolgimento di *decision-maker* e *stakeholder* nei processi di progettazione e localizzazione, nonché la promozione di percorsi partecipativi. La strumentalità del sapere in ambito socio-energetico risulta ancora più evidente nel caso della licenza sociale: se formalmente questa dovrebbe porre al centro il consenso delle comunità (Meesters, Behagel, 2017), riconoscendo loro la libertà di accettare, sostenere o rifiutare i progetti, nella pratica si configura spesso come una strategia aziendale di auto-legittimazione, soprattutto nei settori delle energie fossili (in particolare quello petrolifero), che soffrono di una cattiva reputazione. Come ha osservato Diantini (2024), in molti contesti le condizioni di asimmetria di potere tra attori privati che operano a scala globale e popolazioni locali non consentono a queste ultime di esprimere apertamente il proprio dissenso, né di esercitare un effettivo potere di revoca della licenza sociale quando vengono realizzati progetti con cui sono in disaccordo.

2.2 *La qualità delle risposte sociali.* – Una seconda critica riguarda la qualità delle risposte sociali, vale a dire l'insieme di atteggiamenti adottati da parte delle popolazioni locali nei confronti di impianti energetici e industriali, desumibili dalle pratiche attuate dagli attori sul territorio, dai discorsi mobilitati e arricchite nella relazione con le atmosfere affettive. In questa prospettiva, esse possono ricoprire un ventaglio di possibilità e variare anche molto nel tempo e tra i diversi gruppi sociali, oltrepassando la polarizzazione opposizione/accettazione e sfuggendo le descrizioni che le fotografano come statiche e cristallizzate. Lo evidenziano bene Mattina *et al.* (2023), secondo i quali le tecnologie energetiche suscitano un insieme di risposte e reazioni stratificate: se da un lato generano speranza per “les différents acteurs des territoires sur lesquels elles dessinent des dynamiques de développement économique et social et préfigurent pour des individus, des familles et des groupes sociaux des possibilités d'ascension sociale et d'acquisition de prestiges sociaux”, possono portare anche disillusione, contestazione, ripensamenti, rimettendo in discussione visioni e vocazioni locali, sentimenti e reazioni ambivalenti “mêlées d'espoirs et d'inquiétudes sur les perspectives futures de ces mêmes installations” (p. 15). In alcuni casi, gli attori locali possono agire in favore della localizzazione degli impianti: Jerolmack e Walker (2018) hanno proposto la definizione *PIMBY* (*Please In My Backyard*) per indicare la mobilitazione in supporto ai processi estrattivi in Appalachia. In questo caso, la popolazione supporta attivamente la realizzazione dei progetti, dimostrando come la risposta nei confronti degli impianti possa essere di accoglienza entusiasta, anche in contesti con elevato capitale sociale ed economico e anche per “locally unwanted land uses” (p. 480). Al contempo, come evidenzia Diantini (2024), non tutte le condizioni in cui vi è assenza di conflitto implicano l'accettazione dei progetti estrattivi da parte delle

popolazioni locali. Possono indicare invece una difficoltà a mobilitarsi, una dipendenza socioeconomica dagli attori privati, o forme di ricatto in condizioni di forti disparità di potere. Le risposte sociali, in altri termini, possono collocarsi su uno spettro molto ampio di possibilità, che va dall'accettazione allo scontro passando dalla conflittualità latente e a bassa intensità, alla contrattazione e negoziazione; similmente, i movimenti di opposizione possono essere tanto visibili quanto *quiet* (Jerolmack, Walker, 2018) o *à bas bruit*, "a bassa intensità" (Mattina *et al.*, 2023), e quindi scarsamente riconoscibili a uno sguardo superficiale.

*2.3 Risposte sociali e tempo.* – La terza critica riguarda la variabile temporale. Il dibattito sull'accettazione sociale, specialmente nel contesto della transizione energetica, privilegia il momento presente, il contesto di passaggio, come se il cambiamento si innestasse sul nulla e il territorio non fosse il prodotto di processi cumulativi. Studiando il rapporto tra popolazioni locali e impianti nucleari, Parkhill *et al.* (2010) hanno invece osservato come l'accettazione abbia qualità transitoria e attitudinali, credenze e percezioni non siano stabili ma piuttosto si adattano e cambiano al sopraggiungere di eventi o al variare delle condizioni contestuali, e di come la presenza di impianti energetici – soprattutto se ad alto rischio – richieda di prendere in considerazione la dimensione temporale per essere inquadrata e compresa. Secondo gli autori, la tollerabilità o l'accettazione dei rischi o degli impatti di una tecnologia, anche quando è normalizzata nella quotidianità, è una condizione fragile e instabile. Pertanto, l'opinione pubblica non dovrebbe essere considerata come una sostanza statica che può essere misurata una volta per tutte, ma piuttosto come "highly flexible, transitory and adaptable" (Atkin, 2010, p. 1835). Ne sono una dimostrazione gli studi sul riconoscimento del danno ambientale, i quali hanno dimostrato come l'acquisizione di consapevolezza degli impatti e del rischio da parte delle popolazioni locali sia spesso un processo lento. A riguardo, Nixon (2011) ha introdotto il concetto di *slow violence* come "a violence that occurs gradually and out of sight, a violence of delayed destruction that is dispersed across time and space, an attritional violence that is typically not viewed as violence at all" (p. 2). Inquinamento e degrado ambientale possono rimanere quindi *out of sight*, invisibili per via della gradualità che li rende difficilmente percepibili e ne ritarda riconoscimento e riparazione (Davies, 2019; Centemeri, 2006).

Tali considerazioni suggeriscono l'utilità di incorporare la dimensione diacronica nell'analisi sociale dell'energia e della transizione energetica, in una prospettiva di *historical social science* (David, 2000) che rifletta sul ruolo e sull'importanza del tempo e della storia, riconoscendo la forte *path* o *past dependence* (Mahoney, 2000), che ne rende particolarmente difficile la trasformazione nel breve periodo.

Nella prospettiva di questo articolo un simile approccio si rivela particolarmente funzionale a leggere quei contesti di *deindustrializzazione nociva*<sup>3</sup> (Feltrin *et al.*, 2022) in cui le aziende che lavorano le fonti fossili si ritirano progressivamente dal loro contratto sociale con le popolazioni locali, spogliando tale relazione dei benefici e lasciando il territorio con i soli costi della produzione<sup>4</sup>. In circostanze di questo tipo non è facile comprendere perché l'insoddisfazione locale verso gli impianti produttivi non sfoci in un'aperta opposizione alla loro presenza o nel rifiuto delle forme di produzione dannose per ambiente e salute. Una prospettiva di breve periodo non consente di cogliere la *tenacity of social trust* riscontrata nelle comunità petrolchimiche. Come dimostrato da Brown, Mah e Walker (2021), queste popolazioni mantengono alti livelli di fiducia grazie a una negoziazione continua influenzata dal riconoscimento e dalla reciprocità nella relazione con l'azienda, che i residenti spesso definiscono un *good neighbour*.

Per definire la relazione tra impianti e territori, gli argomenti puramente economici non si rivelano fattori esplicativi sufficienti. È indispensabile adottare una doppia prospettiva: una di tipo materiale, che analizzi le forme di dipendenza dall'impianto e dal sistema socioeconomico sviluppato nel tempo, e una di tipo culturale, che consideri la dimensione affettiva che si genera nella relazione tra popolazioni e infrastrutture energetiche (Jeromalck, Walker, 2018; Rohse *et al.*, 2020; Thomas *et al.*, 2022).

3. INDAGINE DIACRONICA E SISTEMI ENERGETICI: QUALI FONTI? – L'adozione di una prospettiva di lungo periodo, avversa al riduzionismo e alla strumentalità del sapere e attenta alle diverse sfumature delle relazioni sociali con l'energia, richiede – per l'accesso alle informazioni – di praticare una *slow scholarship* che sia in grado di mettere in pratica forme di *slow observation*, fortemente situate (Davies, 2019). Una simile impostazione dialoga e si contrappone in parte con condizioni materiali della ricerca (precarietà contrattuale, mancanza di fondi, valutazione quantitativa della produzione scientifica) che spesso non consentono a ricercatrici e ricercatori di concedersi il tempo necessario per svolgere indagini di lungo corso (Valz Gris *et al.*, 2022). Essa esige inoltre una riflessione sul metodo e sulle fonti.

Il periodo preso in esame per questo lavoro si estende dalla costruzione della raffineria ENI di Sannazzaro de' Burgondi all'inizio degli anni Sessanta al

<sup>3</sup> L'uso del termine "nocivo" viene così giustificato dagli autori: "the word came to refer to production-induced damage against both human and non-human life [...]. Noxiousness thus understood goes beyond emissions and accidents to encompass the hazards for mental and physical health engendered by the rising social inequality, precarious work patterns, and loosening community ties associated with noxious deindustrialization" (Feltrin *et al.*, 2022, p. 951).

<sup>4</sup> Tali costi sono sia sociali sia ambientali come già affermato da Kapp (1971).

2021, anno di apertura di un acceso dibattito sul futuro dell'impianto per l'annuncio della riduzione di 140 unità del personale direttamente assunto da ENI (661 di cui 384 impiegati, 217 operai, 54 dirigenti e 6 quadri) e la riduzione di quasi metà dei lavoratori delle aziende dell'indotto che prestano servizi per ENI. L'estensione del periodo preso in esame ha permesso di cogliere la parabola dell'impianto attraverso varie fasi nella storia della raffinazione italiana. Le fonti sono variate nei diversi momenti storici, sia per disponibilità, sia per rilevanza, e hanno permesso di investigare aspetti diversi. Le principali sono state archivi e interviste, oltre a osservazioni, in particolare in occasione di eventi pubblici. Durante la pratica di ricerca negli archivi si è elaborata una riflessione critica sul loro status di fonte ("archives-as-source"), senza tralasciare una riflessione sull'archivio stesso ("archives-as-subject"), consapevoli che archiviare sia un processo non neutrale che va osservato criticamente (Stoler, 2001). I fondi archivistici studiati nella ricerca sono stati principalmente archivi municipali, aziendali di ENI, di giornali locali, oltre ad archivi più atipici, come archivi delle associazioni e archivi privati (Tab. 1). Per ognuno di essi si è resa necessaria una riflessione sulla selezione dei materiali conservati, sui luoghi di conservazione e sulle modalità di esposizione dei fatti, spesso parziali a seconda del contesto e degli attori che li hanno narrati.

Le interviste sono state 30, per la maggior parte semi-strutturate, che hanno assunto in alcuni casi la forma di interviste biografiche, in due casi passando da interviste con un interlocutore a interviste con più interlocutori, elicitate da materiali forniti dagli stessi intervistati (come fotografie, lettere, appunti), hanno previsto interruzioni e riprese, anche a distanza di giorni. Interviste in profondità, biografiche o raccolte di storia orale (Riley, Harvey, 2007) sono state utilizzate efficacemente anche in altri casi per indagare le atmosfere affettive connesse a dipendenza e declino industriale in contesti tardo industriali (Thomas *et al.*, 2022) e le connessioni tra energia ed emozioni in comunità soggette a estrazione mineraria (Rohse *et al.*, 2020). Anche la selezione degli interlocutori è stata oggetto di riflessione metodologica. Dopo un iniziale tentativo di raggiungere persone citate nei documenti d'archivio, ho iniziato a procedere con tecnica reputazionale (come fa Saitta, 2009), selezionando informatori, testimoni privilegiati della storia dell'impianto. In questo contesto è stato fondamentale il contatto con alcune persone, in particolare le direttrici ed ex direttrici delle biblioteche locali che si sono rivelate intermediarie di fiducia.

Le interviste hanno coinvolto: attivisti/e ecologisti/e e componenti di associazioni locali; amministratori e amministratrici locali attualmente in carica o che hanno ricoperto l'incarico in passato (sindaci, assessori, consiglieri di maggioranza e minoranza); esperti/e in tematiche ecologiche (consulenti delle amministrazioni,

*Come invecchia il fossile in Lomellina?*

Tab. 1 - Fonti d'archivio per ogni periodo dell'indagine

	Periodo						
	1955-1960	1961-1970	1971-1980	1981-1990	1991-2000	2001-2010	2011-2022
Archivi municipali	Verbali dei Consigli Comunali e delibere della Giunta di Sannazzaro, corrispondenza, appunti						
	Verbali dei Consigli Comunali di Ferrera, corrispondenza, appunti						
	Convenzioni stipulate tra direzione dell'impianto e amministrazione comunale, valutazioni d'impatto ambientale						
					Verbali della Commissione di Vigilanza e controllo, poi Commissione per la Salvaguardia Ambientale		
	Verbali della Consulta comunale per l'ambiente						
Archivi di giornali locali	Archivio storico della Provincia Pavese						
					Archivio del giornale "L'Eco di Sannazzaro" pubblicato dal comune		
Archivi ENI <sup>5</sup>	Archivio storico ENI nazionale (corrispondenza, relazioni, bozze di discorsi)						
	Rivista "Il Gatto Selvatico"		Rivista "Ecos"				
Archivi personali	Archivio dei membri dell'Associazione Pionieri e Veterani di ENI; fotografie e documenti degli interlocutori						
Archivi di associazioni ecologiste					Legambiente circolo l'Airone-Chico Mendez		
Materiali divulgativi di associazioni ed enti di sviluppo locale						Ecomuseo del Paesaggio Lomellino	
							Gal - Gruppo di Sviluppo Locale

<sup>5</sup> Ogni tentativo di accedere a documenti interni alla raffineria di Sannazzaro de' Burgondi è stato infruttuoso. Nonostante primi contatti e aperture sulla possibilità di accedere a documenti sulla storia dell'impianto e a materiali divulgativi, dopo numerose richieste non si è più ricevuto riscontro, solo il divieto categorico da parte della responsabile della comunicazione della raffineria di riprodurre il simbolo del cane a sei zampe, che tuttavia presumo lettori e lettrici di questo lavoro conoscano già.

componenti di organi di monitoraggio); componenti di enti locali e per la valorizzazione territoriale; giornalisti locali; direttori, ex direttori ed ex dirigenti dell'impianto; sindacalisti; giornalisti in testate locali. Interviste e archivi hanno costituito fonti congiuntamente essenziali per l'analisi, operando in una relazione dialettica. L'uso dei diversi tipi di fonti è inoltre variato in base ai diversi periodi storici. Gli archivi sono stati utili per contestualizzare e storicizzare la narrazione individuale raccolta dalle interviste e come strumento per sollecitare ricordi, mitigando dimenticanze o selezioni (Bono, 2021). Le interviste hanno consentito di affrontare una vasta gamma di tematiche: dalla percezione del ruolo economico della raffineria (indotto e mercato del lavoro) e l'evoluzione del rapporto con le amministrazioni locali, fino alle diverse fasi di legittimazione aziendale nel tempo; la parabola della sensibilità ecologica e della tutela ambientale, indagando la conoscenza di normative e aspetti tecnici tra gli attori locali; la valorizzazione del patrimonio locale; sono state esplorate anche le biografie degli attori coinvolti, con una riflessione condivisa su possibili dinamiche di cooptazione e clientelismo; si sono concluse le interviste indagando le aspettative future legate alla transizione energetica e alle emozioni evocate. I dati qualitativi raccolti sono stati analizzati con un approccio interpretativo.

Gli archivi municipali (Tab. 1) hanno consentito di delineare i passaggi e gli eventi rilevanti nelle narrazioni presenti nel dibattito di consigli comunali e giunta, oltre a ricostruire la sequenza degli accordi e dei contatti con l'azienda. Da questi documenti e dagli archivi della stampa locale sono altresì emersi i discorsi e le relative atmosfere affettive che hanno accompagnato le risposte delle popolazioni locali nelle varie fasi storiche dell'impianto. Gli archivi ENI hanno poi fornito informazioni sulla catena decisionale nella fase della scelta di localizzazione, le ragioni che hanno condotto alla selezione di questo luogo e le relazioni (perlopiù) sovra-locali dell'azienda. Parallelamente, gli archivi privati e quelli di Legambiente hanno permesso di documentare gli episodi di opposizione e le diverse forme di monitoraggio adottate, evidenziando inoltre la formazione della percezione del territorio come "zona di sacrificio".

Il rapporto con le fonti è stato spesso complesso. Un esempio riguarda le restrizioni per la pandemia da Covid-19, che hanno ritardato l'accesso agli archivi, ma anche la presenza di esigenti *gate-keeper* territoriali che hanno in alcuni casi posticipato, in altri impedito l'accesso all'archivio. In modo simile sono state riscontrate difficoltà anche nel corso delle interviste. Le interazioni con gli *stakeholder* su eventi passati relativi all'impatto dell'impianto sono spesso state caratterizzate da diffidenza e cautela. Alcune persone intervistate hanno richiesto esplicitamente che venisse interrotta la registrazione di conversazioni che ritenevano troppo delicate o potenzialmente dannose per la loro immagine. Altre hanno espresso la necessità di rendere anonima la loro identità. Le condizioni dell'indagine hanno quindi richie-

### *Come invecchia il fossile in Lomellina?*

sto lo sviluppo di strategie metodologiche specifiche di ricerca ‘lenta’: ho dovuto intensificare il lavoro sul campo comunicando in modo efficace informazioni sulla ricerca e sui suoi obiettivi, legittimandomi progressivamente nel mio ruolo fino ad acquisire localmente lo status di “esperta”. Inoltre, ho frequentato costantemente e a lungo l’area per costruire gradualmente relazioni favorevoli con *stakeholder* e *gate-keeper*.



Fonte: elaborazione dell’autrice.

Fig. 1 - Carta dell’area di interesse con evidenza in corrispondenza dell’impianto

4. LA RAFFINERIA ENI DI SANNAZZARO DE’ BURGONDI. – Il caso studio della raffineria ENI di Sannazzaro de’ Burgondi è stato scelto perché, come anticipato, si trovava nel 2021 in una fase di messa in discussione del ruolo dell’impianto nel territorio. L’annuncio della riduzione della manodopera aveva dato origine a un fermento a livello locale rispetto alle possibili prospettive future, con un dibattito incentrato sulle implicazioni, negative per l’economia locale, della transizione energetica. L’impianto di raffinazione petrolchimica, costruito e avviato nei primi anni Sessanta, aveva quasi raggiunto nel 2021 i sessant’anni di storia. La sua realizzazione era avvenuta nel periodo dell’Italia “raffineria d’Europa” (Mazzaferro,

2021) in un'area rurale e con bassa densità abitativa tra i comuni di Sannazzaro de' Burgondi (5251 abitanti nel 2021) e Ferrera Erbognone (1196 abitanti nel 2021), in provincia di Pavia (Figg. 1 e 2).

Nel caso studio la relazione tra impianto petrolchimico e territorio è stata continuativa ed è durata nel tempo, influenzata da dinamiche globali. Se la fase iniziale ha rispecchiato un modello di sviluppo esogeno guidato dalla grande impresa, maggioritario in quegli anni, l'emergere delle istanze ecologiste a livello italiano ed europeo, così come i cambiamenti strutturali dell'organizzazione aziendale, hanno contribuito a dare forma alla relazione nei decenni successivi, così come i recenti cambiamenti nella produzione e gli annunci di diminuzione del personale.



Fonte: fotografia dell'autrice.

*Fig. 2 - Vista su impianto e campi coltivati dalla strada provinciale SP193bis che collega Ferrera Erbognone e Sannazzaro de' Burgondi*

4.1 *La parabola del petrolchimico in Lomellina: quali risposte sociali?* – Negli anni Sessanta l'atmosfera di fiducia nello sviluppo industriale contribuisce a creare un terreno estremamente favorevole per l'arrivo dell'industria. Nel suo atteggiamento, la popolazione locale non si limita a un'accettazione passiva dell'impianto. In questa prima fase si crea un clima di accoglienza entusiasta, caratterizzata dalla fiducia nello sviluppo guidato dall'industrializzazione. La presenza dell'impianto e la sua espansione sono incoraggiate e auspicate. Anche dal punto di vista dell'organizzazione territoriale e dei servizi che vengono offerti, le amministrazioni locali creano un contesto in cui l'industria si insedi senza problemi, adattando

le infrastrutture materiali alla sua presenza. Le amministrazioni non si limitano ad accettare la presenza dell'impianto, ma la supportano e la incoraggiano, auspicandone l'ampliamento. Esso del resto acquisisce rapidamente importanza, esercitando fin da subito un forte impatto sulle dinamiche demografiche locali. A partire dal censimento del 1971, a pochi anni dall'avvio della produzione della raffineria, si riscontra nel comune di Sannazzaro un aumento di abitanti del 26,1%, con un picco nel 1981, anno in cui il censimento registra un ulteriore aumento del 6,4% (Dati Demo Istat). Questo aumento demografico è significativo per un'area rurale che stava vivendo già dagli anni Cinquanta una progressiva emigrazione per la spinta all'inurbamento della popolazione. Dal momento della localizzazione, infatti, e in modo crescente negli anni successivi con la crisi delle manifatture locali e la sempre maggiore automazione del settore agricolo, l'economia inizia a ruotare intorno all'impianto, relegando gli altri settori produttivi a un ruolo marginale e contribuendo a invertire la tendenza emigratoria della popolazione.

Negli anni Settanta, sull'onda delle crisi petrolifere e del dibattito generato dal disastro di Seveso (1976), la popolazione locale comincia ad acquisire consapevolezza dei costi socioeconomici che l'impianto aveva generato e continuava a generare. Di conseguenza, l'atteggiamento verso di esso inizia a cambiare e aumenta la richiesta di spazi di negoziazione con la direzione e di una maggior formalizzazione nella gestione di costi ambientali e benefici – anche sotto la forma di compensazioni – tramite accordi da siglare tra amministrazioni comunali ed ENI. Gli ampliamenti del polo industriale per il continuo incremento della produzione iniziano a rappresentare momenti in cui l'amministrazione può avanzare delle richieste di tipo economico. È una prima fase di contrattazione e risarcimento. Inoltre, se negli anni Sessanta, si presumeva esistesse una convergenza tra gli interessi dell'azienda e del territorio – con la crescita dell'impianto rispondente a entrambi – dall'inizio degli anni Settanta tale prospettiva entra in crisi, in parte anche per via di nuove politiche aziendali orientate all'efficientamento che permettono un aumento di produzione senza incrementare la manodopera. Le amministrazioni comunali si prefiggono più che in passato di tutelare l'interesse degli abitanti, orientamento che si traduce in un'attitudine alla negoziazione economica con la stipula della prima convenzione per gli oneri urbanistici nel 1974-1975. Il documento più importante, tuttavia, è quello firmato nel 1981. Si tratta della prima convenzione ambientale, contenente il piano di emergenza comunale per la gestione dei rischi, altri accordi sulla compensazione economica e l'istituzione di una commissione per il monitoraggio delle emissioni. Essa è denominata "Commissione di vigilanza e controllo su eventuali inquinanti della Raffineria del Po" ed è composta dalla direzione ENI, da rappresentanti dell'amministrazione comunale di Sannazzaro – a cui si aggiungono quelli di Ferrera in una fase successiva, e di altri comuni dalla seconda

metà degli anni Novanta – e da esperti per il monitoraggio ambientale. È creata con lo scopo di monitorare gli impatti della produzione ed è finanziata da ENI come parte degli accordi previsti dalla convenzione. Emerge così in questa fase un'attitudine al controllo e alla vigilanza delle emissioni produttive. Nella memoria degli attori intervistati, in particolare di ex assessori e sindaci, questa fase è vissuta come un momento di forte riscatto. Simbolicamente, infatti, la convenzione del 1981 viene definita – soprattutto dai dirigenti locali del partito di maggioranza, il Partito Comunista Italiano (PCI) – come “Atto di sottomissione”, indicando una (auspicata) forma di subordinazione delle necessità dell'azienda a quelle della popolazione locale. L'atteggiamento è ancora fiducioso, non tanto nelle possibilità di sviluppo portate dall'impianto, ma nella capacità di esercitare una *agency* da parte della popolazione locale sia sugli aspetti di tutela ambientale, sia sulle prospettive economiche in termini di richiesta di compensazioni. In questa fase le amministrazioni comunali tentano di acquisire potere contrattuale, anche attraverso l'unione di più realtà municipali o la strategia di combinare la contrattazione per gli oneri urbanistici dovuti da ENI con quella sulla tutela ambientale firmando, come avviene nel 1981, un'unica convenzione per entrambi gli scopi. In questo senso, i danni ambientali sono anche considerati come delle leve per ottenere maggiori benefici o per migliorare, in una prospettiva più generale, la posizione delle amministrazioni nelle negoziazioni. Le amministrazioni diventano attive nel richiedere controlli sulla produzione, e non è infrequente che effettuino sopralluoghi presso l'impianto. Ciò si accompagna ad animate discussioni sulla neutralità del consiglio comunale rispetto a ingerenze da parte della direzione dell'impianto. Già a partire dagli anni Sessanta, infatti, gli eletti locali di Sannazzaro e Ferrera, siano essi consiglieri comunali o sindaci, appartenenti soprattutto al PCI (maggioranza) e alla Democrazia Cristiana (minoranza), sono anche lavoratori ENI a vario titolo, spesso in posizioni di prestigio (dirigenti, direttori tecnici, capisquadra) e con incarichi di rappresentanza nelle associazioni sindacali. La relazione tra popolazione locale e impianto si interseca quindi anche con le traiettorie biografiche degli attori che hanno ruoli gestionali. Dalle interviste emerge infatti lo stretto rapporto di collaborazione tra i rappresentanti eletti del comune, alcuni professionisti locali, ed ENI. La questione della doppia appartenenza di alcuni amministratori entra nel dibattito politico, dando origine anche ad accese discussioni.

Gli anni Ottanta e Novanta segnano una fase caratterizzata da crescenti richieste verso l'azienda per la risoluzione di problemi locali, anche minimi e puntuali come l'acquisto di scaffalature per la biblioteca municipale, la richiesta di un contributo per l'acquisto della nuova ambulanza, o più sostanziali, come la richiesta di un paracadute occupazionale per i lavoratori e le lavoratrici licenziati/e dalle piccole manifatture locali che stavano in quegli anni entrando in crisi, portando la maggior parte degli stabilimenti alla chiusura. Questo non riguarda solo il livello

comunale ma anche quello provinciale. Un esempio è la richiesta avanzata dalla Provincia di Pavia alla direzione ENI affinché l'azienda contribuisca al rifacimento di un ponte fluviale di pertinenza provinciale. Continuano in questa fase i monitoraggio ambientali da parte della Commissione di vigilanza e controllo che era stata istituita con la Convenzione del 1981, che viene affiancata dalla Consulta comunale per l'ambiente, istituita nel 1996.

A partire dalla fine degli anni Novanta e nei primi anni Duemila la raffineria perde in parte la propria centralità nel dibattito pubblico. In questa fase si registra una forma di *distrazione*, in cui si moltiplicano le tematiche da affrontare localmente, anche per quel che riguarda la tutela ambientale. Sembra tuttavia costante la percezione che la dipendenza dall'impianto sia un problema e che sia necessario ipotizzare un futuro oltre la produzione petrolchimica. L'atteggiamento adottato dalla popolazione locale viene descritto dagli attori territoriali intervistati – in particolare da attivisti/e ecologisti/e ma anche da alcuni amministratori comunali – come passivo e inerte. La sensazione diffusa è tale nonostante le riunioni della Consulta per l'ambiente e della commissione di vigilanza e controllo continuino nel tempo. La Consulta però – secondo alcuni interlocutori – perde il suo slancio a partire dal 2012, mentre la Commissione cambia il suo atteggiamento rispetto agli anni Ottanta, nonostante le emissioni della raffineria continuino a essere monitorate e le convenzioni a essere rinnovate ogni cinque anni. Con il sistema di permessi e autorizzazioni che la direzione dell'impianto deve richiedere ai ministeri (VIA e AIA in testa) e con l'acquisto di centralità dell'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente (ARPA) della Lombardia come organo regionale di monitoraggio, sembra che il controllo locale perda la rilevanza delle prime fasi. La stessa parabola della commissione ci parla di questo mutamento: considerata strumento consultivo di avanguardia nel momento della sua creazione, cambia nome e non è più di "vigilanza e controllo" ma diventa, in modo più generico, "per la salvaguardia ambientale". In ogni caso, la relazione è formalizzata e l'atteggiamento nei confronti dell'impianto sembra *burocratico*: ci si limita ad accertare il rispetto dei limiti di legge, il comune presiede gli organi di monitoraggio ma delega agli enti sovralocali il controllo diretto. La percezione dell'evoluzione dell'impianto da parte della popolazione locale è duplice: da un lato, il polo industriale continua ad ampliarsi, costruendo nuovi impianti come quello basato su tecnologia *ENI Slurry Technology* (EST)<sup>6</sup>; dall'altro lato esso viene descritto come in declino nella sua forza propulsiva e le sue componenti tecniche vengono considerate desuete, poco aggiornate e inefficienti (l'impianto EST è visibile in Fig. 3).

<sup>6</sup> L'impianto è una tecnologia di brevetto ENI che converte in combustibile scarti petroliferi, greggi pesanti e bitumi altrimenti non lavorabili e quindi destinati allo scarto. Tale capacità ha permesso all'azienda di comunicare l'iniziativa che contribuisce senza dubbio all'efficienza della produzione, come un contributo di sostenibilità.



*Fonte:* fotografia dell'autrice.

*Fig. 3 - Vista su impianto e campi coltivati dalla strada provinciale SP28 che collega Sannazaro de' Burgondi e Pieve del Cairo*

Dal punto di vista politico, negli anni Duemila e in particolare per le elezioni del 2009 si riaccende il dibattito attorno all'indipendenza dell'azione pubblica sollevato in particolare da una lista civica che si pone in aperta opposizione alla presenza di persone lavorativamente legate a ENI nel consiglio comunale e nella giunta municipale. A partire dal 2021, la transizione energetica acquisisce centralità nel dibattito locale come un discorso rilevante in relazione alla riduzione di produzione e di manodopera. La necessità di un ripensamento degli approvvigionamenti energetici per far fronte alla crisi climatica circola già da diversi anni, ma è solo dal 2021 che si inizia a riflettere realmente sull'impatto di tale cambiamento sulla produzione locale, percependolo con timore e individuandolo come un passaggio obbligato ma che spaventa. Per un territorio come quello della Lomellina strutturalmente dipendente dalla produzione energetica fossile, l'attitudine verso la raffinazione continua a essere ambivalente e la relazione è resa più complessa dalla nuova fase di passaggio percepita – ancora una volta – come decisa altrove. No-

nostante si riconosca la necessità di un cambiamento, sembra difficile uscire dalla logica industriale.

4.2 *Dipendenza strutturale, riconoscimento del danno ambientale e opposizione a bassa intensità.* – La ricostruzione storica, insieme all'inquadramento concettuale che è stato anticipato, permette di contribuire al dibattito evidenziando complessità, ambivalenza e profondità della relazione tra popolazioni locali e un settore petrolchimico che, come appare chiaro dal caso studio, non è certo svincolato dal territorio in cui si situa. La chiave di lettura delle risposte sociali permette di cogliere e far emergere l'*agency* della popolazione che si trova a interfacciarsi con un importante attore privato. Tali risposte sono stratificate socialmente e diversificate temporalmente, risultando intrinsecamente transitorie e variando in base a fattori di influenza quali questioni politiche, ecologiche, normative e cognitive. La loro evoluzione in Lomellina è specificamente determinata dalle narrazioni locali e sovra-locali, dal posizionamento politico degli attori, dalle loro biografie individuali e dai nuovi obiettivi collettivi che la popolazione si prefigge. Un esempio di questa dinamica è il riconoscimento del danno ambientale che, intersecando fattori locali e sovra-locali, è precoce in Lomellina, anticipando l'applicazione di direttive europee come la 82/501 o Direttiva Seveso sul rischio industriale (recepita in Italia con il DPR n. 175 del 1988).

La preoccupazione per l'inquinamento e per il rischio di incidenti sembra essere costante, anche se con centralità diverse a seconda dei diversi periodi. Non si intavola da subito un dibattito sulle implicazioni in termini di costi ambientali e sociali della produzione. Se da un lato, come evidenzia Nixon (2011), la nocività ambientale è un processo *slow*, dall'altro lato, come sottolinea invece Davies, non è *out of sight* per tutti e tutte (2019) ma le popolazioni dei territori possono percepirla, pur senza manifestare un'opposizione che riesca a raggiungere gli onori delle cronache. La stessa tipologia di produzione dell'impianto non permette un semplice riconoscimento collettivo dell'impatto ambientale. Gli impianti di raffinazione non sono, infatti, tra le produzioni che influiscono in modo più visibile sulla salute delle popolazioni locali e il nesso causale tra inquinamento e problemi ambientali è ancora più difficile da ricostruire che altrove. In Lomellina, seppur spesso non ve ne sia evidenza percettiva, si è colto e riconosciuto l'impatto ambientale *oltre* la sua lentezza. Anche quando non avvengono eventi incidentali puntuali, le amministrazioni locali hanno istituito un monitoraggio continuo tramite strumenti tecnici e il parere di esperti. La popolazione locale, pur in un contesto di ricattabilità socioeconomica, ha dimostrato una precoce consapevolezza degli impatti della produzione fossile su salute e ambiente, esercitando una forma di *agency* malgrado la disparità di potere con un attore privato del calibro di ENI. Questa *agency* si è manifestata principalmente come vigilanza e negoziazione, dove la percezione del

danno ambientale è stata spesso usata come leva per ottenere benefici economici (sia per le amministrazioni sia per gli attori associativi). Negli anni Ottanta, le istanze di tutela ambientale si sono tradotte in una 'burocratizzazione' e 'delega' del monitoraggio (es. Convenzione del 1981). Inizialmente percepito come un passo avanti e un modo per acquisire potere contrattuale, nel tempo questo approccio formale ha portato a una riduzione dell'attenzione critica da parte di popolazione e amministrazioni. Di conseguenza, l'atteggiamento verso la raffineria è stato successivamente descritto dagli intervistati come passivo, facilitato dall'integrazione degli stessi eventi incidentali nell'ordinarietà della convivenza.

Gli interlocutori della ricerca lamentano una mancanza di spirito di controllo e un asservimento strutturale e continuativo all'industria, percepito come immutabile. Tuttavia, l'analisi della situazione attuale non può ignorare la storia di lungo periodo del monitoraggio, inclusi gli sforzi passati e gli strumenti di controllo di cui la popolazione locale si è dotata nel tempo. Ciò che emerge è una relazione continua con l'impianto, caratterizzata da una vigilanza costante che non sfocia in manifestazioni o contenziosi aperti, ma si traduce in negoziazioni quotidiane e contrattazioni puntuali. In questo contesto, il caso della Lomellina dimostra il limite di approcci che si concentrino unicamente sull'accettazione o sull'opposizione all'impianto. Risulta evidente piuttosto un riconoscimento del danno ambientale e un'opposizione *à bas bruit*, che raramente si traduce in prese di posizione esplicite o radicali nel dibattito pubblico.

L'organizzazione economica, sociale e politica generatasi attorno al polo industriale a partire dalla localizzazione esogena di un impianto gestito da un attore potente come ENI ha contribuito a una dipendenza che è strutturale e sistemica, ma anche politica e simbolica, che è comprensibile attraverso uno sguardo di lungo periodo ed è connessa alla *path dependence* dal sentiero degli idrocarburi. Tale condizione alimenta la percezione di una carenza di opportunità *oltre* l'impianto e l'industria. Subentra infatti nel tempo una forma di quella che può essere definita *continuous ruination* (un processo di rovina permanente) e una crisi locale ordinaria e costante (Anderson *et al.*, 2020) che si traduce in un atteggiamento passivo e rassegnato. La cosiddetta *path dependence* che la ricerca di lungo periodo ha permesso di cogliere non si risolve infatti solo in una generica rilevanza del passato nel presente, ma racconta in che modo le strutture materiali e simboliche si siano organizzate attorno alla presenza industriale, limitandone l'adattabilità al cambiamento. La storia dell'impianto ha condizionato un sentire comune influenzato non solo dalla speranza di industrializzazione per un territorio rurale che negli anni Cinquanta viveva una fase di declino economico e sociale, ma anche dal contributo dell'attore privato nella prestazione di servizi e nella progettualità locale (urbanistica, viaria, educativo-culturale) da un lato, nell'assorbimento della forza lavoro dall'altro. Come è stato evidenziato dalle risposte sociali che si sono susseguite nel

tempo, tale contributo non è costante ma piuttosto espressione di una industria paternalista, con interventi occasionali nell'offerta di servizi locali. La ricerca di lungo periodo ci permette di cogliere la pervasività del modello fossile e la difficoltà, in un contesto di forte dipendenza, a superare tale modello di sviluppo radicato e stratificato in molti anni di permanenza.

5. CONCLUSIONI E APERTURE. – Questo lavoro ha inteso offrire un contributo metodologico ed epistemologico alla comprensione della relazione tra impianti industriali e popolazioni locali. Si è dimostrato come una prospettiva di *slow scholarship*, basata sull'estensione temporale e la pluralità delle fonti, consenta di rilevare la natura cumulativa e stratificata di tale relazione, la cui evoluzione risulta assai più variegata di quanto emerge da indagini sincrone o di breve periodo. Questo approccio metodologico ha rivelato i limiti di uno sguardo che si focalizzi solo sulle aperte opposizioni o che presuma una passiva accettazione della convivenza con l'industria fossile. Concentrando l'attenzione sul *bas bruit* dei sommovimenti territoriali e sulle *quiet mobilization* – spesso trascurate – affiora un'immagine molto più sfaccettata e dinamica delle risposte sociali. Il contributo introduce inoltre lo studio di un caso non ancora trattato in letteratura e decisamente meno noto di altri (si pensi all'attenzione che si presta alle traiettorie industriali di Gela, al corridoio industriale Augusta-Siracusa, a Taranto o a Marghera).

L'impostazione basata sull'indagine empirica e la moltiplicazione delle fonti si conferma fondamentale per porre al centro le prospettive dal basso. Tuttavia, l'approccio adottato può essere ulteriormente potenziato in future ricerche. L'integrazione con metodi partecipativi potrebbe arricchire la comprensione della *path dependence* e della distribuzione degli impatti quotidiani dell'industria petrolifera/petrolchimica nella vita delle comunità. Inoltre, un confronto comparativo più sistematico con casi di studio internazionali che coprono ampi archi temporali come quelli di Fawley (Gran Bretagna) o dell'Amazzonia occidentale, o altri noti casi italiani, aiuterebbe a circoscrivere il significato specifico di questa indagine empirica e ad ampliarne la generalizzabilità.

Una delle principali implicazioni di questa ricerca in termini di *governance* risiede nel mettere in discussione la narrativa dominante della transizione energetica come processo inevitabilmente *win-win*. I territori tardo industriali segnati dalla *path dependence* dagli idrocarburi ci ricordano che il passato fossile ha radici profonde che non si dissolvono con l'adozione di nuove tecnologie. L'idea di una crescita *green* senza limiti ignora il senso di perdita, la disoccupazione potenziale e la riconfigurazione identitaria che l'uscita dal fossile può portare con sé. Per i *policy maker*, questo studio suggerisce che non si possa prescindere dall'analisi della traiettoria storica e del modello economico-energetico che ha plasmato i territori. La realizzazione di attività di concertazione e di progettazione partecipata può essere

utile per costruire scenari futuri che siano sostenibili non solo dal punto di vista ambientale, ma anche socio-occupazionale e culturale. In sintesi, comprendere la cumulatività delle reazioni locali è cruciale per una transizione energetica che sia equa e che non lasci indietro i territori segnati da decenni di sviluppo industriale basato sui combustibili fossili.

## Bibliografia

- Aitken M. (2010). Why we still don't understand the social aspects of wind power: A critique of key assumptions within the literature. *Energy Policy*, 38: 1834-1841. DOI: 10.1016/j.enpol.2009.11.060.
- Anderson B. (2009). Affective atmospheres. *Emotion, Space and Society*, 2: 77-81. DOI: 10.1016/j.emospa.2009.08.005.
- Anderson B., Grove K., Rickards L., Kearnes M. (2020). Slow emergencies: Temporality and the racialized biopolitics of emergency governance. *Progress in Human Geography*, 44(4): 621-639. DOI: 10.1177/0309132519849263.
- Batel S., Devine-Wright P., Tangeland T. (2013). Social acceptance of low carbon energy and associated infrastructures: A critical discussion. *Energy Policy*, 58: 1-5. DOI: 10.1016/j.enpol.2013.03.018.
- Batel S., Devine-Wright P. (2020). Using NIMBY rhetoric as a political resource to negotiate responses to local energy infrastructure: A power line case study. *Local Environment*, 25(4): 338-350. DOI: 10.1080/13549839.2020.1747413.
- Benadusi M., Di Bella A., Lutri A., Ponton D.M., Rizza M.O., Ruggiero L., a cura di (2021). *Tardo industrialismo. Energia, ambiente e nuovi immaginari di sviluppo in Sicilia*. Milano: Meltemi.
- Bono I. (2021). Statisti fuori dal governo e frontiere della politica. Per un approccio biografico al mutamento politico. *Meridiana*, 100: 207-226. DOI: 10.23744/3994.
- Boutilier R.G., Thomson I. (2011). *Modelling and measuring the social license to operate: Fruits of a dialogue between theory and practice*. Testo disponibile al sito <http://sociallicense.com/publications/Modelling%20and%20Measuring%20the%20SLO.pdf> (consultato il 24/3/2025).
- Brown D., Mah A., Walker, G. (2021). The tenacity of trust in petrochemical communities: Reckoning with risk on the Fawley Waterside (1997-2019). *Environment and Planning E: Nature and Space*, 5(3), 1207-1229. DOI: 10.1177/25148486211045367.
- Campbell B., Prémont M. (2017). What is behind the search for social acceptability of mining projects? Political economy and legal perspectives on Canadian mineral extraction. *Miner Economics*, 30(1): 171-180. DOI: 10.1007/s13563-017-0123-x.
- Centemeri L. (2006). *Ritorno a Seveso. Il danno ambientale, il suo riconoscimento, la sua riparazione*. Milano: Mondadori.
- David P.A. (2000). Path dependence, its critics, and the quest for 'historical economics'. In: Garrouste P., Ioannides S., a cura di, *Evolution and Path Dependence in Economic Ideas: Past and Present*. Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing.

- Davies T. (2019). Slow violence and toxic geographies: 'Out of sight' to whom? *Environment and Planning C: Politics and Space*, 40(2): 409-427. DOI: 10.1177/2399654419841063.
- Dermont C., Ingold K., Kammermann L., Stadelmann-Steffen I. (2017). Bringing the policy-making perspective in: A political science approach to social acceptance. *Energy Policy*, 108: 359-368. DOI: 10.1016/j.enpol.2017.05.062.
- Diantini A. (2024). *Accettazione sociale ed estrattivismo petrolifero*. Milano: FrancoAngeli.
- Elliott R. (2018). The sociology of climate change as a sociology of loss. *European Journal of Sociology/Archives Européennes De Sociologie*, 59(3): 301-337. DOI: 10.1017/s0003975618000152.
- Ellis G., Barry J. (2007). Many ways to say 'no', different ways to say 'yes': Applying Q-methodology to understand public acceptance of wind farm proposals. *Journal of Environmental Planning and Management*, 50: 517-551. DOI: 10.1080/09640560701402075.
- Feltrin L., Mah A., Brown D. (2022). Noxious deindustrialization: Experiences of precarity and pollution in Scotland's petrochemical capital. *Environment and Planning C: Politics and Space*, 40(4): 950-969. DOI: 10.1177/23996544211056328.
- Fournis Y., Fortin M. (2017). From social "acceptance" to social "acceptability" of wind energy projects: Towards a territorial perspective. *Journal of Environmental Planning and Management*, 60(1): 1-21. DOI: 10.1080/09640568.2015.1133406.
- Görsch R., Perlaviciute G., Steg L. (2025). A systematic review of public acceptability and perceived impacts of eleven energy sources and mitigation technologies. *Global Environmental Change*, 93: 103014. DOI: 10.1016/j.gloenvcha.2025.103014.
- Jerolmack C., Walker E.T. (2018). Please in my backyard: Quiet mobilization in support of fracking in an Appalachian community. *American Journal of Sociology*, 124(2): 479-516. DOI: 10.1086/698215.
- Kapp W.K. (1971). *The Social Costs of Private Enterprise*. New York: Shocken Books.
- Mahoney J. (2000). Path dependence in historical sociology. *Theory and Society*, 29(4): 507-548. DOI: 10.1023/A:1007113830879.
- Mattina C., Bini E., Curli B., Fournier P. (2023). *Les territoires des énergies. Socio-histoire localisée du nucléaire et des énergies renouvelables en France et en Italie*. Marsiglia: Editions de la MMSH.
- Mazzaferro W. (2021). *Gli anni d'oro della «raffineria d'Europa». La raffinazione petrolifera italiana tra storia l'industria e storia sindacale (1956-1973)*. Firenze: FrancoAngeli.
- Meesters M.E., Behagel J.H. (2017). The social licence to operate: Ambiguities and the neutralization of harm in Mongolia. *Resources Policy*, 53: 274-282. DOI: 10.1016/j.resourpol.2017.07.006.
- Moffat K., Lacey J., Zhang A., Leipold S. (2016). The social licence to operate: A critical review. *Forestry. An International Journal of Forest Research*, 89: 477-488. DOI: 10.1093/forestry/cpv044.
- Nixon R. (2011). *Slow Violence and the Environmentalism of the Poor*. Londra: Harvard University Press.
- Parkhill K.A., Pidgeon N.F., Henwood K.L., Simmons P., Venables D. (2010). From the familiar to the extraordinary: Local residents' perceptions of risk when living with nuclear power in the UK. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 35(1): 39-58. DOI: 10.1111/j.1475-5661.2009.00364.x.

- Riley M., Harvey D. (2007). Talking geography: On oral history and the practice of geography. *Social & Cultural Geography*, 8(3): 345-351. DOI: 10.1080/14649360701488765.
- Rohse M., Day R., Llewellyn D. (2020). Towards an emotional energy geography: Attending to emotions and affects in a former coal mining community in South Wales, UK. *Geoforum*, 110: 136-146. DOI: 10.1016/j.geoforum.2020.02.006.
- Saitta P. (2009). *Spazi e società a rischio. Ecologia, petrolio e mutamento a Gela*. Napoli: Think Thanks.
- Stoler A.L. (2002). Colonial archives and the arts of governance. *Archival Science*, 2: 87-109. DOI: 10.1007/BF02435632.
- Thomas G., Cherry C., Groves C., Henwood K., Pidgeon N., Roberts E. (2022). “It’s not a very certain future”: Emotion and infrastructure change in an industrial town. *Geoforum*, 132: 81-91. DOI: 10.1016/j.geoforum.2022.04.003.
- Valz Gris A., Iacovone C., Safina A., Pollio A., Governa F. (2022). Il ‘campo’ geografico di un’etnografia sottile. Cinque esperimenti di fieldwork. *Rivista geografica italiana*, 129(1): 5-31. DOI: 10.3280/rgioa1-2022oa13364.
- Wolsink M. (2007). Wind power implementation: The nature of public attitudes: Equity and fairness instead of “backyard motives”. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 11: 1188-1207. DOI: 10.1016/j.rser.2005.10.005.
- Wüstenhagen R., Wolsink M., Burer M. J. (2007). Social acceptance of renewable energy innovation: An introduction to the concept. *Energy Policy*, 35: 2683-2691. DOI: 10.1016/j.enpol.2006.12.001.

Martina Iacometta\*

*“Tu che strada fai?”.  
Geografie notturne di un gruppo di giovani donne  
nel centro storico di Napoli*

Questo articolo si propone di esplorare i saperi e le pratiche spaziali messi in atto da un gruppo di giovani donne per gestire la paura negli spazi notturni del centro storico di Napoli. In che modo l'attuale stato di paura orienta le geografie e i comportamenti scelti e adottati dalle partecipanti? Quali strategie vengono messe in atto per gestirlo? Attraverso l'analisi di mappe mentali e *parcours commentés*, la ricerca intende rispondere a tali quesiti evidenziando la natura corporea e soggettiva di ogni esperienza urbana e, al contempo, il carattere condiviso delle geografie e delle strategie adottate dalle partecipanti.

*Parole chiave:* geografie femministe, *coping strategies*, spazio pubblico, notte.

*“Which way do you take?”. Night-time geographies of a group of young women in Naples' historic center.* – This article explores the spatial knowledges and practices young women use to negotiate fear in the nocturnal spaces of Naples' historic center. Drawing on feminist geography, it examines how fear reshapes participants' spatial choices and movements, alongside the coping strategies they adopt in response. Employing mental maps and walking interviews, the study foregrounds the embodied and subjective dimensions of urban night-time, while highlighting the shared nature of the places and strategies among participants.

*Keywords:* feminist geographies, coping strategies, public space, night.

\* Università degli Studi di Napoli “L'Orientale”, Largo San Giovanni Maggiore, 30, 80140 Napoli, m.iacometta@unior.it.

Questo articolo è una rielaborazione del lavoro di tesi magistrale discusso da chi scrive il 19 luglio 2023 presso l'attuale ateneo di affiliazione.

Saggio proposto alla redazione il 30 giugno 2025, accettato il 17 dicembre 2025.

*Rivista geografica italiana*, CXXXIII, Fasc. 2, giugno 2026, ISSN 2499-748X, pp. 50-68, Doi 10.3280/rgioa2-2026oa23042

Copyright © FrancoAngeli.

This work is released under Creative Commons Attribution – Non-Commercial – No Derivatives License.

For terms and conditions of usage please see: <http://creativecommons.org>.

*Una cosa che mi fa sentire più tranquilla è questo fatto della rete, del fatto che noi facciamo molta rete, e che noi ci scambiamo queste pratiche, questi gesti, queste “buone pratiche”.*

Claudia, intervista

1. INTRODUZIONE. – Negli ultimi anni, sono nate diverse iniziative volte a “garantire alle donne libertà e sicurezza nel movimento”<sup>1</sup>. Dal progetto *Taxi rosa* all’applicazione *Wher*, passando per i servizi offerti da *Violawalkhome* e *donneXstrada*, si tratta di soluzioni accomunate dalla medesima intenzione di “riduzione del danno”. Benché apprezzabili per lo scopo, sono “proposte che si generano intorno alla paura, ma [che] non cambiano lo stato delle cose” (Palomba, 2023, p. 114). Nel testo *La trama alternativa*, rispetto a questo tema Giusi Palomba si domanda: “Se ci illudiamo che il vagone rosa sia il posto sicuro, stiamo dicendo implicitamente che in tutti gli altri vagoni la violenza è messa in conto?”. Il quesito posto dall’autrice mette in luce un elemento spesso invisibilizzato e naturalizzato: la violenza di genere non solo è “messa in conto” all’interno degli attuali regimi spaziali, ma è costitutiva degli stessi. In risposta allo stato di paura che un tale ordine spaziale è in grado di generare, corpi e soggettività non dominanti attivano una serie di comportamenti volti a tollerarlo, arginarlo e gestirlo. Non di rado, questi comportamenti si traducono in automatismi adottati con livelli di consapevolezza diversi.

Nel tentativo di riflettere sul modo in cui la paura (intesa come elemento socialmente costruito) condiziona le geografie e le pratiche spaziali di determinati corpi (Risi *et al.*, 2020), questo articolo interroga le geografie notturne prodotte da un gruppo di giovani donne e le *coping strategies*<sup>2</sup> messe in atto nel tracciarle e attraversarle.

Nello specifico, i paragrafi che seguono propongono una revisione della letteratura elaborata dalle geografie femministe e dalle geografie sulla notte, una sintesi dei metodi mobilitati per lo svolgimento della ricerca; e, infine, un’analisi delle *coping strategies* messe in atto dalle partecipanti durante i loro percorsi notturni. L’articolo si chiude con una riflessione conclusiva che sottolinea il carattere condiviso delle geografie e delle strategie adottate, leggendole in qualità di azioni che modificano, attraverso l’*agency* delle partecipanti, lo spazio attraversato dalle stesse.

2. *BUIANOTTE*<sup>3</sup>. CORPI, SPAZI E TEMPORALITÀ URBANE. – Questa sezione presenta una revisione della letteratura all’intersezione tra le geografie femministe e le

<sup>1</sup> <https://taxirosa.comune.napoli.it> (consultato l’11 marzo 2025).

<sup>2</sup> L’espressione *coping strategies* indica i pensieri e i comportamenti attuati per gestire situazioni che provocano emozioni e/o sensazioni negative (ansia, paura, stress) (Stephenson, Delongis, 2020).

<sup>3</sup> Il termine è tratto dall’omonimo titolo del brano di Thruppi (2025).

geografie sulla notte, con l'intenzione di interrogare i modi in cui la dimensione notturna influisce sulla mobilità di determinati corpi: quelli delle donne.

Le geografe femministe hanno messo in luce la dimensione 'genderizzata' degli spazi pubblici urbani prestando particolare attenzione al ruolo del genere nella realizzazione del diritto alla città e del diritto alla mobilità (Rose, 1993; Massey, 1994; Mehta e Bondi, 1999; Bondi e Rose, 2003). La letteratura sul tema ha evidenziato la stretta relazione che intercorre tra corpo, potere e spazio urbano (Schmidt di Friedberg e Borghi, 2011) e ha posto l'accento sul modo in cui i corpi delle donne sono stati concettualizzati quando situati all'interno di questo spazio (Luxembourg e Noûs, 2021). Lo spazio urbano, afferma Borghi (2019, p. 119), “costituisce un dispositivo importante di regolamentazione, di normalizzazione e di riproduzione di differenziazioni e di disuguaglianze sociali”. Le geometrie che regolano questi meccanismi di inclusione, espulsione e controllo riflettono una trama spaziale che intesse e riproduce codici e ideologie dominanti: il sessismo – come pure il razzismo (Hawthorne, 2019) – si configurano anche come delle pratiche spaziali tramite cui lo stesso ordine spaziale è al contempo mantenuto e veicolato (Borghi e Rondinone, 2009). Questo spazio “irrimediabilmente problematico” (Giubilaro, 2016, p. 42) è codificato da una norma specifica rappresentata e incarnata dal corpo maschile. All'interno di questa trama spaziale così ordinata, i corpi delle donne, intesi come una variazione della norma, appaiono “fuori luogo” (Cresswell, 1996; Ranade, 2007). Come rileva June Jordan (1990, p. 113), persiste una certa difficoltà da parte delle donne nell'affermare il proprio diritto a occupare lo spazio situato al di fuori della dimensione domestica: “un'esperienza universale per le donne risiede nella percezione che la mobilità fisica sia circoscritta dal nostro genere e dai nemici del nostro genere.”

Hanmer e Saunders (1984), tra le altre, sottolineano il modo in cui “la paura delle donne di subire abusi in pubblico [sia] socialmente accettata e [accresca] la convinzione che la casa sia (o debba essere) un luogo sicuro” (p. 65). Come osserva anche Olcuire (2019, p. 87), riprendendo Gareffa (2010), la violenza contro le donne è narrata e rappresentata come una “violenza che si annida nella dimensione pubblica”. Questa lettura, oltre ad alimentare la promozione di politiche securitarie che eludono la caratteristica strutturale della questione, rafforza quella divisione dicotomica tra sfera pubblica e privata contribuendo al mantenimento di un certo ordine sociale, oltre che spaziale. La geografia femminista interpreta questo uso inibito dello spazio articolato dal sessismo come lo specchio del patriarcato, o, per riprendere le parole di Valentine (1989) come “un'espressione spaziale del patriarcato” (p. 385). In questa prospettiva, le geografe femministe esplorano il rapporto tra la paura della violenza maschile e la mobilità delle donne all'interno dello spazio pubblico mettendo in discussione l'irrazionalità della paura femminile e spostando il focus sull'analisi degli ambienti che inducono la

paura (*fear-inducing environments*) (Valentine, 1989). Con riferimento alle elaborazioni che la geografia fa di questo tema, in questo articolo la paura è intesa come un'emozione: “non ‘soggettività umane individualizzate’, ma esperienze incarnate, relazionali e situate, intersoggettive e coprodotte” (Zaragocin e Caretta, 2020, p. 3).

Questa relazione tra paura percepita e mobilità all'interno dello spazio pubblico diviene più chiara nell'intersezione con una dimensione temporale ben precisa: la notte. La dimensione notturna, e in particolare la notte urbana e la sua economia (van Liempt *et al.*, 2015; Schwanen *et al.*, 2012), sono state ampiamente teorizzate dalla letteratura geografica (Morris, 2011; Edensor, 2015; Shaw, 2015 e 2018; Petrilli e Vanolo, 2025). Con riferimento al lavoro di Melbin (1978), questo articolo guarda alla notte come uno spazio-tempo specifico, senza tuttavia leggerlo all'interno di un'opposizione dicotomica che assume la dimensione notturna come altro in relazione alla dimensione diurna (Edensor, 2015; Shaw, 2018).

La notte, a lungo ritratta come luogo del male (González *et al.*, 2020), è stata storicamente concepita come uno spazio-tempo proibito e pericoloso per le donne (Col·lectiu Punt 6, 2017). Difatti, sebbene l'immagine delle notti urbane proposta da molte città europee (e non solo) dipinga la dimensione notturna come uno spazio-tempo di “svago e libertà, un'opportunità per fuggire dalle pressioni del lavoro e dalle routine della vita quotidiana” (Plyushteva, 2018, p. 1), la notte è in grado di generare, al contempo, una paralisi totale o parziale della mobilità di determinati corpi. Parte della letteratura elaborata dalla geografia femminista ha analizzato l'intrinseca relazione tra la paura della violenza maschile percepita dalle donne e la dimensione notturna, sottolineando le ricadute spaziali che ne derivano (Koskela, 1997, 1999; Falú, 2011; Plyushteva e Boussauw, 2019; Farina *et al.*, 2022). Se da un lato l'interiorizzazione dei pericoli associati all'attraversamento dello spazio pubblico notturno può tradursi in censure e divieti autoimposti che limitano la mobilità delle donne, dall'altro, le politiche urbane ispirate alle linee del *gender mainstreaming* producono una zonizzazione che delinea ulteriori confini spazio-temporali, attivando “spazi e tempi entro cui si garantirebbero regimi di sicurezza” (Mattiucci, 2019, p. 102).

Come rilevato da Vitrano *et al.* (2018, p. 142), “se la percezione della sicurezza agisce come una delle risorse alla base della mobilità notturna, la sua carenza può determinare forme di segregazione spazio-temporale e di inaccessibilità (o maggiori costi di accesso) di luoghi o tragitti considerati pericolosi”. In questo senso, la sensazione di insicurezza rappresenta, secondo Farina *et al.* (2022), una dimensione della mobilità fortemente genderizzata. Come nota Starkweather (2007), le donne mostrano una certa propensione a modificare i propri percorsi in base al potenziale rischio di violenza maschile percepito e attuano strategie per aumentare la propria sensazione di sicurezza. L'attuale regime spaziale e le pratiche che lo producono

e che in esso si riproducono funzionano come una sorta di “richiami all’ordine” (Valentine, 1989, p. 269) che ricordano alle donne la loro vulnerabilità fisica legata al fatto stesso di essere donne e si configurano come i pilastri di quei *fear-inducing environments* sopramenzionati. In altri termini, la paura, intesa nelle sue declinazioni spaziali, può essere esplorata come un elemento che struttura i movimenti delle donne all’interno dello spazio pubblico e come un indicatore delle complesse relazioni di genere che la stessa divisione sessuale dello spazio pubblico rende visibile (Koskela, 1997).

Tuttavia, la relazione delle donne con lo spazio (notturno e non) – al pari dello spazio in sé – è tutt’altro che immobile: così come ci è stata ‘insegnata’ una visione che definisce lo spazio pubblico pericoloso, possiamo apprendere e sviluppare una “fiducia spaziale” (Koskela, 1997, p. 316), attualmente ignorata dalle rappresentazioni dominanti. Difatti, sebbene la spazializzazione dei ruoli di genere ordini dei confini spaziali e temporali nell’utilizzo dello spazio pubblico, è necessario tenere conto di quelle pratiche attuate dalle donne che – intenzionalmente o non – abitano e attraversano le strade notturne delle città e negoziano, quotidianamente, il loro posto in quello spazio.

Come afferma Salimbeni (2023, p. 30) riprendendo Foucault, se “dove c’è un potere che assume la forma di una norma di uso dello spazio c’è sempre anche la possibilità di esercitare resistenza”, nell’atto di *uscire* risiede una possibilità per le donne di sovvertire l’attuale ordine spaziale.

In questo senso, analizzare le pratiche quotidiane delle donne che frequentano lo spazio pubblico notturno permette di mettere in discussione la retorica che continua a rappresentare la loro competenza spaziale unicamente come limitata e di individuare quelle strategie performate con e nella città. Le strategie adottate dalle donne in relazione alla paura percepita sono molteplici; questo articolo utilizza e adatta la sistematizzazione proposta da Cardelli (2021) rispetto all’analisi degli spostamenti messi in atto da alcune donne nella città di Ginevra e riprende lo studio di Goffman (1973) sulla ‘messa in scena’ del quotidiano, interpretando le strategie analizzate come movimenti performati dai corpi nello spazio.

3. PERCORSI DI CARTA. MAPPARE, TRACCIARE E CAMMINARE. – Per l’analisi delle geografie notturne prodotte dalle partecipanti e delle *coping strategies* messe in atto nel tracciarle, ho impiegato e mobilitato metodi molteplici rivolgendo una particolare attenzione all’utilizzo delle mappe mentali (Lynch, 1980; Pezzoni, 2013) e dei *parcours commentés* (Thibaud 2001; Despres *et al.*, 2019).

La ricerca ha coinvolto un totale di sette partecipanti<sup>4</sup> – mie amiche e coetanee, di età compresa tra i venticinque e i ventisette anni – residenti nel centro storico

<sup>4</sup> Grazie al consenso delle partecipanti, utilizzo – salvo un’unica eccezione – i loro veri nomi.

di Napoli per questioni di studio e/o lavoro. La scelta di lavorare esclusivamente con donne cisgender ha avuto l'obiettivo di porre al centro dell'analisi il legame di mutua dipendenza che intercorre tra lo spazio urbano e il comportamento, interrogando le ricadute spaziali del sessismo.

Con ognuna delle partecipanti ho realizzato un'intervista semi-strutturata divisa in due fasi: una prima volta dedicata alla razionalizzazione delle proprie carte mentali e una seconda dedicata alla trasposizione di queste all'interno di carte topografiche. Successivamente, ho coinvolto le partecipanti in interviste singole seguendo il metodo dei *parcours commentés*. L'ultimo momento di questa ricerca è stato destinato all'organizzazione di un focus group volto all'apertura di uno spazio di confronto e condivisione con e tra tutte le partecipanti rispetto alle proprie esperienze urbane. Questo incontro collettivo si è dimostrato particolarmente utile poiché ha permesso a comportamenti e strategie adottati come automatismi di emergere in modo più esplicito.

3.1 *Mappare*. – Nella prima fase della ricerca, volta a interrogare l'esperienza cognitiva di ciascuna partecipante dello spazio preso in esame, ho scelto di adottare il metodo delle carte mentali nel tentativo di definire un perimetro entro cui analizzare le singole esperienze urbane. Con riferimento alle carte mentali prodotte dalle partecipanti, questo articolo tiene conto di un perimetro del centro storico decisamente ridotto rispetto al territorio ufficialmente definito in quanto tale (Amato, 2007).

Tale perimetro può dirsi racchiuso all'incirca in quattro strade principali: a nord Via Foria, a est Via Duomo con parte dell'ingresso di Forcella, a sud Corso Umberto e a ovest Piazza Dante e parte di Via Toledo. I confini del centro storico qui presi in esame traducono in termini spaziali fattori economici e sociali. Caratterizzata da un'ampia offerta di bar e locali in cui consumare cibo da asporto, l'economia notturna (Van Liempt *et al.*, 2014) del centro storico, oltre a mostrarsi più accessibile rispetto ad altri luoghi in base alle risorse economiche delle partecipanti, risulta abitata da una socialità che le partecipanti ritengono piacevole e in cui si sentono a loro agio. Inoltre, la scarsa presenza di mezzi di trasporto pubblico<sup>5</sup> e l'assenza di mezzi di trasporto privati contribuiscono a limitare gli spostamenti notturni delle giovani donne coinvolte al di fuori del perimetro considerato.

<sup>5</sup> Durante l'anno di svolgimento della ricerca (2023), l'azienda napoletana mobilità S.p.A (ANM) offriva un servizio notturno limitato e inefficiente che garantiva la presenza delle linee metropolitane fino alle ore ventitré, anche nel fine settimana.

“Tu che strada fai?”. Geografie notturne di un gruppo di giovani donne

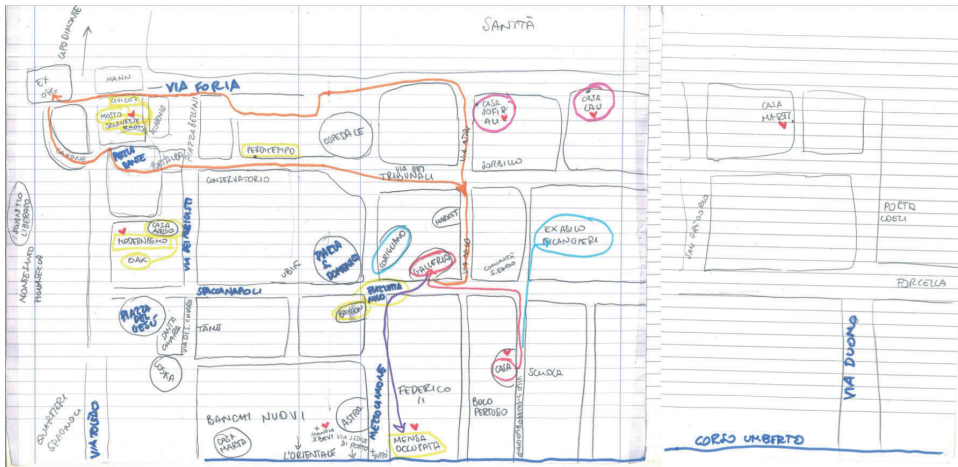


Fig. 1 - Carta mentale di Roberta

Al disegno delle carte mentali è seguito un momento di razionalizzazione delle stesse dalle quali sono emerse la forma e il significato del centro storico di Napoli per ciascuna delle partecipanti, i luoghi più frequentati al suo interno e le geografie tracciate dai loro corpi. Sebbene le carte mentali abbiano permesso ai legami affettivi e alle reti di relazioni proprie a ciascuna esperienza urbana di manifestarsi, non sono stati pochi i limiti riscontrati con l'utilizzo di tale metodo. “Non attingendo alle forme codificate del disegno urbanistico” (Pezzoni, 2013, p. 83), le carte mentali presentano un limite legato al disegno stesso: esse ‘invisibilizzano’ determinati luoghi situati tra gli oggetti urbani rappresentati ostacolando la possibilità di analizzare con precisione i comportamenti attuati nell’attraversare lo spazio situato *fra* tali elementi.

3.2 *Tracciare.* – Per far fronte a tali criticità ho deciso di impiegare, durante la seconda fase delle interviste, delle mappe topografiche del centro storico di Napoli e ho chiesto a ciascuna partecipante di traslarvi la propria carta mentale. Successivamente, nel tentativo di piegare il discorso lynchano delle carte mentali sulla rappresentazione grafica di percorsi mentali abituali, ho domandato alle singole partecipanti di tracciare all’interno di tali carte topografiche quei percorsi notturni e abituali compiuti per rientrare dai ‘nodi’ – spazi della vita collettiva, luoghi di incontro nello spazio urbano (Pezzoni, 2013) – con il principale tra i luoghi dell’abitare: la casa. I percorsi indicati dalle partecipanti sono emersi come condivisi, brevi e ripetuti, permettendo dunque l’elaborazione di riflessioni collettive.

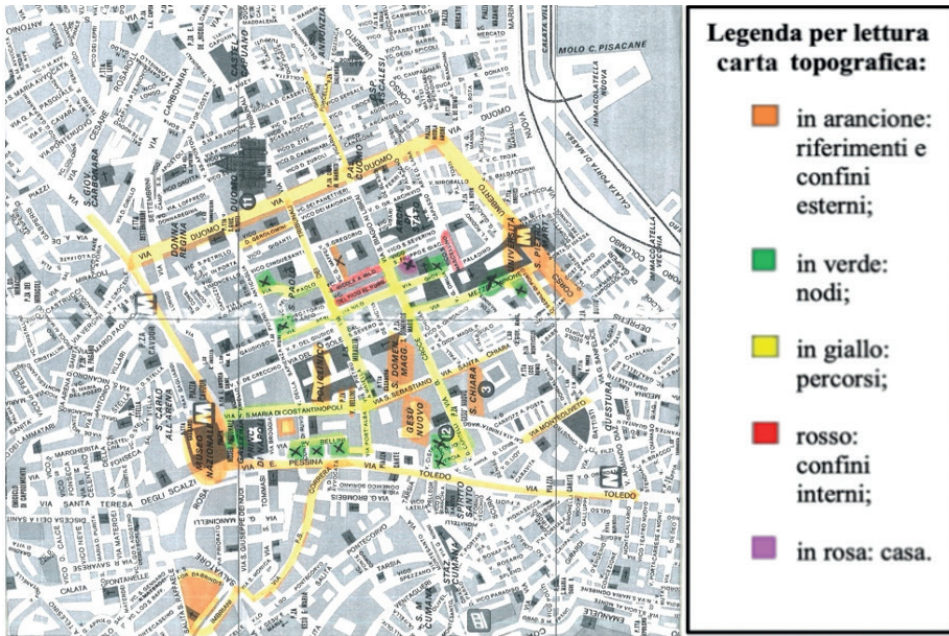


Fig. 2 - Carta topografica di Roberta

3.3 *Camminare*. – In seguito, attingendo dalla pratica dei *parcours commentés*, ho organizzato con ciascuna partecipante delle passeggiate notturne, svolte in alcuni dei percorsi tracciati, nel tentativo di accedere alle esperienze sensibili dello spazio in cui ci si muove attraverso l'esercizio simultaneo di tre attività: camminare, percepire e descrivere (Thibaud, 2001). Durante le singole passeggiate ho microfornato le partecipanti e ho chiesto loro di descrivere gli elementi del percorso ai quali prestano abitualmente attenzione, le loro percezioni dello spazio e il loro modo di attraversarlo. Al contempo, seguendo un approccio che Froidevaux (2017) colloca all'intersezione tra un approccio materialista e *interractioniste*<sup>6</sup>, ho interrogato il loro rapporto con gli oggetti fissi e mobili che abitano tale spazio, intesi in qualità di elementi che partecipano alla costruzione della sua non-neutralità.

Il metodo dei *parcours commentés* ha consentito di coinvolgere concretamente i corpi delle partecipanti nello spazio. La co-immersione esperita con le partecipanti ha aggiunto una dimensione *environnementale* necessaria per l'analisi delle loro pratiche di mobilità (Despres *et al.*, 2019). I percorsi, fino a questo momento

<sup>6</sup> Con riferimento a Froidevaux (2017, p. 160), utilizzo l'approccio materialista per indagare “la ‘physicalité’ des objets et de l'environnement physique qui nous entoure, [et qui] nous contraint ou nous guide dans nos déplacements quotidiens”.

mentali e rappresentati su una mappa cartacea, sono stati realmente attraversati lasciando a elementi, pratiche e percezioni omesse o ignorate nei precedenti racconti la possibilità di manifestarsi.

L'analisi delle pratiche spaziali messe in atto dal gruppo di giovani donne coinvolto ha fatto emergere geografie e strategie condivise. Con riferimento all'analisi proposta da Cardelli (2021), queste strategie sono state sistematizzate nelle cinque categorie proposte dalla studiosa: le strategie di anticipazione e pianificazione, le strategie di posizionamento nello spazio, le strategie di invisibilizzazione dei corpi, le strategie collettive e le strategie di resistenza – intese come pratiche che sfidano in modo esplicito e visibile le norme di genere imposte dall'attuale regime spaziale. Tale categorizzazione è stata tuttavia insufficiente per l'interpretazione del materiale raccolto che ha richiesto l'aggiunta di una sesta categoria, messa a tema sotto il nome di *strategie pioniere*<sup>7</sup>, nella quale subentra un corpo estraneo – quello di Luca<sup>8</sup>. Come argomentato nel paragrafo che segue, Luca è un abitante del centro storico che si configura come parte del paesaggio urbano notturno attraversato dalle partecipanti. Difatti, oltre ad abitare e attraversare quotidianamente gli spazi analizzati, Luca incarna il servizio di quello che, in modo provocatorio, definisco *taxi rosa, pedonale e gratuito*.

4. ATTRAVERSO IL CENTRO STORICO: GEOGRAFIE E STRATEGIE. – Nel tentativo di far emergere la relazione dialettica tra lo spazio e i comportamenti, questa sezione esplora le *coping strategies* adottate dalle partecipanti durante i loro spostamenti notturni e le interpreta come un insieme di fenomeni spaziali modellati e prodotti tanto dalla percezione della paura, quanto dalla volontà di superarla.

4.1 *Strategie di pianificazione e anticipazione*. – Le geografie notturne tracciate da sei delle sette partecipanti si configurano come il frutto di una serie di riflessioni volte a individuare i percorsi ritenuti più sicuri di altri. Traendo ispirazione dall'analisi di Cardelli (2021, p. 111), tali riflessioni possono rientrare in quelle che l'autrice definisce “strategie di pianificazione e anticipazione”. All'interno di questa categoria, si colloca anche quell'insieme di ragionamenti destinati alla definizione di confini spaziali e temporali che il disegno e la razionalizzazione delle mappe mentali hanno lasciato emergere.

La presenza di una certa omogeneità tra gli spazi indicati come “non sicuri” ha permesso di individuare fattori diversi che condizionano le percezioni soggettive delle singole partecipanti. Se da un lato i confini sono identificati come tali in base a una percezione comune prodotta da una condivisione di esperienze tra le parte-

<sup>7</sup> L'espressione “strategie pioniere” rimanda alle caratteristiche delle piante pioniere, si veda l'ultimo paragrafo.

<sup>8</sup> Nome di fantasia.

cipanti e soggetti terzi, dall'altro, esistono degli elementi 'oggettivi' che contribuiscono a veicolare una percezione negativa di determinate strade la notte, quali, ad esempio, l'assenza di illuminazione, persone e attività aperte: "se una mia amica mi dice 'no, non passare in quella via', io dico 'okay registrato' perché mi fido [...] non sono completamente acritica, però sicuramente mi faccio influenzare" (Claudia); "quelle strade che abbiamo inserito quasi tutte [...] sono effettivamente posti deserti, dove non c'è nessuno, dove non ci sono attività, dove non ci sono locali, è anche per questo" (Aida).

I confini spaziali e temporali emersi dalle geografie delle partecipanti, oltre a modellare la loro mobilità tra gli spazi notturni del centro storico, producono anche una diversa percezione di questi luoghi tra le diverse fasce orarie delle notti urbane e tra i giorni infrasettimanali e il weekend: "quando torno da casa di L. [Vico San Paolo] se è prima delle ventitré o se sono in compagnia passo per Via dell'Anticaglia e poi scendo a Via Atri, mentre se sono sola ed è dopo le ventitré, riscendo su Via dei Tribunali e risalgo per Via Atri, anche se è un percorso più lungo" (Alice); "la cosa positiva è che nel weekend [Via dei Tribunali e San Biagio dei Librai] sono molto frequentate, a qualsiasi ora [...] nel weekend l'orario in cui rientrare influisce di meno perché è un orario un po' più disteso per tutti [...] mentre in settimana influisce" (Rosa).

I calcoli e le valutazioni messi in atto dalle partecipanti nella pianificazione dei loro percorsi sono accompagnati da quelle "strategie di anticipazione" che si traducono nell'adozione di un atteggiamento attento e vigile il cui obiettivo è prevenire o evitare potenziali rischi e pericoli: "finché sono in questa parte [Via Benedetto Croce] faccio caso se ci sono persone che conosco, mi guardo intorno, mi chiedo se c'è qualcuno, vedo un po' chi c'è e – camminando – cerco sempre di vedere cosa mi succede attorno [...] voglio essere sempre vigile" (Aida).

Contrariamente alle "strategie di pianificazione" attuate da sei delle sette partecipanti, Chiara afferma di scegliere i suoi percorsi esclusivamente in base alla rapidità: "è solo il più veloce, perché quando voglio tornare a casa, voglio tornare a casa [...]. Non è una questione di sicurezza" (Chiara).

Ciononostante, mentre percorriamo insieme uno dei tragitti tracciati all'interno della sua mappa topografica, la partecipante si rende conto di prendere delle decisioni in base a una valutazione istantanea che va oltre la sola rapidità del tragitto: "forse preferisco Benedetto Croce, c'è più luce. [...] Comunque forse inconsciamente cerco di andare dove c'è gente, non mi piace isolarmi [...] andiamo verso Piazza del Gesù perché lo vedo più popolato" (Chiara).

Sebbene nelle pratiche spaziali di Chiara ritorni quell'elemento dell'imprevedibilità, definito da Hubbard (2007) come caratteristico della notte urbana e assente nelle strategie di pianificazione e anticipazione messe in atto dalle altre partecipanti, i suoi spostamenti notturni risultano soggetti a una sorta di pianificazione

istantanea e inconscia. Questa istantaneità della pianificazione (Ranade, 2007) si muove in parallelo con il rifiuto di quello sguardo vigile e attento che si è visto essere proprio delle strategie di anticipazione: “di solito quando sono sulla via di casa non mi concentro molto sulle cose che sono intorno a me, penso solo a tornare a casa perché magari mi sento stanca, e di solito sento la musica [...] non ho paura” (Chiara).

Benché in un primo momento Chiara non identifichi l’ascolto della musica come una *coping strategy*, il confronto con un’altra partecipante che attua la stessa tecnica le permette di riconoscere la natura performativa della sua pratica che si configura come una chiave per negoziare l’accesso agli spazi notturni del centro storico di Napoli: “io non sono arrivata a questa sua consapevolezza. Oggi durante il focus group è stata una scoperta quello che ha detto lei... io credo di avere una paura che non conosco e che non voglio sapere e che mi porta comunque a girare con la musica altissima, se non ho le cuffie io dico ‘come faccio a camminare’” (Chiara).

4.2 *Strategie di posizionamento nello spazio*. – Le “strategie di posizionamento nello spazio” (Cardelli, 2021, p. 111) riguardano una serie di atteggiamenti, posture e ritmi adottati dalle partecipanti durante i loro spostamenti notturni. Tali strategie, modellate in base a variabili diverse, sono impiegate al fine di acquisire una maggiore sicurezza e veicolare un senso di chiusura e indisponibilità: “di solito faccio sempre molta attenzione a dove metto i piedi [...] credo che, più stai attenta a quello che c’è a terra, meno inciampi e meno appari come vulnerabile. Quindi sguardo fisso a terra e passo svelto, sempre” (Roberta); “io sono diffidente la notte, diffidente verso le persone” (Claudia); “io cammino veloce poi appena arrivo in prossimità di locali che per me sono dei punti di riferimento rallento, perché mi dico ‘sono qua davanti... ne approfitto’ così se succede qualcosa posso chiedere aiuto” (Alice).

La postura, gli atteggiamenti e il tipo di camminata adottati dalle partecipanti risultano condizionati da quella che alcune di loro definiscono “capacità intuitiva” tramite cui sono in grado di riconoscere se le persone incrociate durante i loro percorsi rientrano nella categoria di soggetti “non pericolosi”: “quando sto tornando se vedo anche solo due persone cerco di raggiungerle il prima che posso e sto dietro di loro [...] a volte mi capita anche di individuare qualcuno, anche uomo, che semplicemente mi ispira fiducia perché magari non mi ha considerata... è passato, non mi ha nemmeno guardata e allora mi ci metto dietro” (Alice); “se in strada c’è una persona che mi fa paura e poi arriva una terza persona, questa terza persona mi fa sentire subito al sicuro, anche se non so chi è” (Rosa). Questa pratica di riconoscimento rientra tra le cosiddette tecniche di *social skills* (Koskela, 1997, p. 305) e si traduce in una sorta di fiducia nei confronti di specifici individui. Co-

me esplicitato dallo studio di Melbin (1978), questa particolare interazione caratterizza lo spazio-tempo notturno e sostituisce quell'indifferenza verso l'altro che ha invece *luogo* in altre temporalità della vita urbana.

Seguendo, invece, l'approccio materialista suggerito da Froidevaux (2017), è stato possibile rilevare come anche gli oggetti partecipino alle strategie di posizionamento performato dalle partecipanti riproducendo una messa in scena che guarda ai corpi delle donne nello spazio pubblico notturno come più vulnerabili e che impone loro la responsabilità di prevedere eventuali rischi. L'utilizzo di oggetti mobili, quali ad esempio spray al peperoncino, telefono e chiavi di casa strette a mo' di tirapugni (impiegati come misura preventiva rispetto alla percezione di potenziali pericoli), conferisce sicurezza alle partecipanti e modifica il loro modo di attraversare lo spazio: "quando torno dal lavoro mia mamma mi chiama sempre, cosa forse inutile perché lei non vive nel centro storico, ma lei mi chiama e parliamo tutti i quindici minuti" (Rosa); "se sono un po' intimorita tengo le chiavi in mano a mo' di arma, mai usate, ovviamente... Però c'è quella roba strana per cui ti senti sicura" (Aida); "porto sempre lo spray al peperoncino in mano quando torno, adesso è rotto e [...] l'altra sera stavo tornando tardi [...] ed è stata la prima volta che ho girato con un coltellino aperto in mano" (Claudia).

Al pari degli oggetti mobili, anche gli elementi fissi presenti nello spazio contribuiscono a determinare le strategie di posizionamento messe in atto dalle partecipanti e sono al contempo trasformati e risignificati dai movimenti delle stesse: "cammino sul marciapiede tutto il tempo, perché in piazza sono più esposta, invece se vado di lato no. Di norma questa strada [Via Nilo] è il punto critico, di solito la percorro sempre verso destra, dietro i paletti, perché i paletti mi fanno più di difficoltà nel caso in cui qualcuno si volesse avvicinare" (Alice); "questa è la transenna di cui ti parlavo prima e lì non ci passo... [...] passo di lato, a sinistra, perché è più largo, volendo più vie di fuga" (Annalisa). Se il marciapiede e i paletti diventano un "aiuto" per Alice, la transenna si configura, nella percezione di Annalisa come un ulteriore ostacolo.

Infine, dall'analisi delle strategie di posizionamento è emersa una percezione contraddittoria rispetto ad alcuni luoghi frequentati unicamente da corpi maschili. Se da un lato essi rappresentano quella gente che le partecipanti ricercano nei loro percorsi – una sorta di "occhi sulla strada" (Jacobs, 1969) –, dall'altro si configurano come quello sguardo indesiderato che produce nelle partecipanti il senso di *discomfort* elaborato da Cresswell (1966) e ripreso, tra le altre, da Ranade (2007): "dopo Sorbillo sui tribunali gli altri locali chiudono presto e rimangono solo alcune attività con alcune persone... in genere uomini [...] [che] non mi fanno sentire a mio agio" (Annalisa). Come rilevato anche dal volume *Nocturnas* (Col-lectiu Punt 6, 2017, p. 47), "la monopolizzazione dello spazio da parte di uno specifico gruppo modifica l'utilizzo di quello spazio e la percezione di paura che esso è in grado di generare".

4.3 *Strategie di invisibilizzazione dei corpi.* – In uno spazio pubblico dove i corpi delle donne sono costruiti in opposizione al maschile che incarna la norma, ricade sulle donne la responsabilità di apparire meno ‘fuori luogo’. Nelle esperienze delle partecipanti, questa responsabilità si traduce in quelle strategie di invisibilizzazione dei corpi (Cardelli, 2021, p. 112) che determinano la scelta dell’abbigliamento adottato per attraversare i propri percorsi notturni: “l’estate scorsa, il solo pensiero di poter subire *catcalling* o di attirare in qualsiasi modo qualche attenzione mi spaventava e quindi poi applicavo delle censure al mio modo di vestire” (Roberta); “al concerto a Mensa occupata (in Via Mezzocannone) a luglio, avevo un vestito molto corto e molto aderente [...] e infatti non lo mettevo più però quella sera me lo volevo mettere e sapevo che sarei andata lì e tornata da sola e ci ho messo un sacco di tempo per decidermi [...] alla fine l’ho messo però al ritorno stavo con l’ansia [...] questo pensiero non l’avrei fatto se non sapessi le notizie di cronaca per quanto non importi quello che stavi indossando perché lo stupratore ti stupra e basta siamo indotte a pensare che coprendoci non attiriamo l’attenzione (Annalisa); “di solito cerco di essere il più invisibile possibile, ma penso sia anche normale [...] cerco sempre di coprimi fisicamente” (Alice); “Ad Halloween [...], sono andata in centro verso [Piazza] Bellini [...] ed ero vestita in un certo modo, ma io mi sono portata il cambio per rientrare a casa, mi sono vestita sui miei vestiti” (Rosa); “se ho delle cose in più addosso spesso quando torno a casa me le metto per rendermi [...] meno femminile” (Claudia).

Tali esperienze lasciano emergere una forte auto-sorveglianza del proprio corpo volta a invisibilizzare la propria femminilità e a negoziare un accesso potenzialmente meno disturbato allo spazio pubblico in questione. Tuttavia, nel tentativo di prevenire e sottrarsi a quell’*offense du territoire du moi* (Goffman, 1973, p. 58), provocata anche da sguardi e commenti indiscreti, le partecipanti mettono in scena delle strategie che riproducono il rapporto di potere tra i generi che regola i movimenti nello spazio pubblico.

4.4 *Strategie di resistenza.* – Sebbene questa ricerca consideri tutte le strategie rilevate in qualità di strategie di resistenza adottate per accedere a uno spazio costruito e narrato come pericoloso e non sicuro per i corpi delle donne, questa sezione, riprendendo la sistematizzazione di Cardelli, tiene conto esclusivamente di quelle pratiche che tentano di sovvertire esplicitamente le norme di genere dell’attuale regime spaziale. In questa prospettiva, solo le strategie adottate da una delle partecipanti, Aida, performano tale resistenza: “quando camminavo a testa bassa era come se mi mostrassi abbastanza vulnerabile [...]. Da quando cammino a testa alta [...] riesco ad avere la prontezza di guardarti male e farti capire con lo sguardo che non mi fai paura [...] camminare a testa bassa è come accettare il mio essere sottomessa e il tuo importi nel mio spazio... mentre se sono a testa alta, anche se

tu mi fai paura, ho un'attitudine che mi fa sentire più forte.”; “[...] mi sento abbastanza forte nel camminare da sola [...] e comunque vivere nel centro storico di Napoli significa avere sempre persone dalla tua” (Aida).

Attraverso le tecniche di *reasoning* e *social skills* (Koskela, 1997, p. 305), Aida tenta di razionalizzare la sua paura e acquisire una maggiore sicurezza in sé. Aida è l'unica tra le sette partecipanti a essere nata e cresciuta nel centro storico di Napoli; le sue strategie sono anche il risultato di una sedimentazione temporale, assente nelle altre, degli spazi in questione. La familiarità e la conoscenza approfondita che la partecipante ha delle porzioni di città attraversate alimentano la sua *spatial confidence* (Koskela, 1997, p. 311) e condizionano, positivamente, le sue pratiche spaziali.

4.5 *Strategie collettive.* – Nelle esperienze delle partecipanti, le strategie collettive (Cardelli, 2021, p. 116) si configurano come una soluzione possibile – e accessibile – per contrastare quella percezione di *discomfort* provocata dall'essere sole negli spazi pubblici notturni: “magari dovremmo cercare di stare quantomeno noi in gruppo, accompagnarci, creare noi una rete... in assenza di altro... Creare dei percorsi noi, ce ne torniamo a casa allora okay: [...] si accompagnano prima X e Y, poi lei [...] poi ritornano in due a casa” (Annalisa); “magari si fa a rotazione, si è un gruppo [...] e stasera io te e un'altra ragazza facciamo il turno delle tre, facciamo il giro di chi dobbiamo accompagnare e poi torniamo a casa in due” (Claudia).

Come spiega Goffman (1973), gli individui soli sono maggiormente esposti alle interazioni indesiderate rispetto agli “individui *avec*” che, invece, beneficiano di una protezione reciproca. Secondo l'autore, l'essere in compagnia (*avec*) aumenta la percezione di sicurezza negli individui e, di conseguenza, la loro libertà di movimento. Sebbene le strategie di gruppo permettano di acquisire quella *spatial confidence* precedentemente discussa, esse riproducono quel vincolo imposto dalle norme di genere per cui si sconsiglia alle donne di girare sole la notte riducendo la loro indipendenza e la loro capacità di mobilità (Cardelli, 2021). Questo limite delle strategie collettive emerge chiaramente anche dalle parole di una delle partecipanti: “dopo la violenza subita da [X] in quei mesi lì con le altre dicevamo “facciamo rete”, nel senso: torniamo a casa insieme, dormiamo insieme. Però mi fa arrabbiare questa cosa perché io voglio dormire nel mio letto, voglio tornare a casa da sola, io mi voglio fare la mia mattinata [...] non voglio fare il pigiama party solo perché ho paura” (Claudia).

4.6 *Strategie pioniere.* – L'analisi del materiale raccolto mi ha dato modo di interrogare una specifica strategia adottata dalle partecipanti che comprende la presenza di un corpo estraneo: quello di Luca. Come accennato poc'anzi, Luca è un abitante del centro storico abbastanza conosciuto da chi frequenta gli spazi presi in

esame da questa ricerca e che, la notte, si offre di riaccompagnare a casa a piedi le giovani donne che incrocia in strada. Dalle parole delle partecipanti emerge come incontrare Luca mentre si è da sole e si sta rientrando a casa significhi proseguire il resto del percorso con lui: “sì, [Luca] mi accompagna da quando ero piccola [...] di recente tornavo da una cena [...] e mi ha accompagnata sotto casa” (Aida); “ero da sola, c’era un gruppetto di ragazze avanti e uno dietro e quindi io ero tranquilla [...] poi a un certo punto tutti ci fermiamo al locale sotto i portici dei tribunali perché [...] ci rendiamo conto che c’era una persona che aveva dei comportamenti particolari [...] c’era anche Luca e lui mi ha detto ‘questo qua [la persona che aveva comportamenti particolari] è uno che ruba i telefoni’ e mi ha accompagnato a casa” (Rosa); “molte ragazze me ne hanno parlato, M. la mia amica è stata accompagnata tre volte, e anche A. [...] io sapevo di questo fatto perché M. mi mandò una foto con Luca e A. pure” (Rosa).

Sebbene esista una sorta di fiducia collettiva che esclude Luca dalla categoria di “uomini pericolosi”, la sua figura presenta diverse contraddizioni, sia nelle percezioni delle partecipanti che hanno avuto modo di interagire con lui, sia in quelle di coloro che lo conoscono tramite racconti di terze persone: “mentre mi stava riaccompagnando, sebbene sapevo chi fosse e sebbene sapessi che non era uno stupratore ecco... ho avuto il dubbio a un certo punto da ambo i lati: ‘sì mi sta riaccompagnando a casa e mi ha salvato dalla rapina’, ma ho avuto paura che lui mi si ritorcesse contro [...] e infatti sono arrivata fino a casa con un po’ d’ansia” (Rosa); “io non ho mai saputo dirgli di no, avevo timore di una sua eventuale reazione, ma io non avevo piacere a camminare sottobraccio con Luca” (Aida); “magari mi farei accompagnare, ma solo perché avrei paura a dire di no” (Annalisa); “io non sarei proprio tranquillissima, magari gli direi ‘no no tranquillo sono arrivata’” (Alice); “[...] forse non sarei tranquilla se lui mi riaccompagnasse a casa e non saprei dire nulla perché penso che delle volte l’accondiscendenza senza dare troppa confidenza sia una strategia... però il fatto che io conosca di vista il fratello non me lo fa percepire come se fosse totalmente un estraneo” (Claudia).

Le partecipanti identificano Luca come un uomo “non totalmente estraneo” ed elaborano un compromesso con le loro percezioni che le porta ad accettare la sua presenza e a instaurare con questa persona una relazione che potrebbe definirsi nei termini di familiarità. Il comportamento di Luca può essere letto come la traduzione spaziale di una “galanteria” (Goffman, 1973, p. 29) non richiama che riproduce un rapporto di potere protettore-protetta all’interno del quale le donne sono rappresentate a priori come bisognose di una protezione maschile durante i loro spostamenti notturni in città (Rose, 1993, p. 316). Difatti, sebbene le partecipanti utilizzino questa interazione come una strategia per ridurre quel senso di insicurezza che abita gli spazi notturni del centro storico, la presenza di Luca non riduce il loro senso di *discomfort*.

5. RIFLESSIONI CONCLUSIVE. – Questo articolo – lungi dall’essere rappresentativo di un intero gruppo sociale e del rapporto di quest’ultimo con un dato spazio – si posiziona all’interno di specifiche relazioni nel tentativo di sottolineare, da un lato, il modo in cui le partecipanti trovino strategie per affrontare la percezione di mancanza di sicurezza, dall’altro, il loro ruolo come produttrici attive di saperi e pratiche spaziali condivisi.

Dall’analisi del materiale di ricerca raccolto, la paura dello spazio pubblico notturno, cui le partecipanti sono state socializzate, si configura come un elemento che condiziona – in maniera più o meno consapevole – le geografie notturne costruite dalle stesse e le *coping strategies* messe in atto nel tracciarle.

Traendo ispirazione dallo studio di Cardelli (2021), questo articolo ha mobilitato e adattato le cinque categorie utilizzate dall’autrice per interpretare i saperi e le pratiche spaziali adottati dal gruppo di giovani donne. La sistematizzazione proposta dalla studiosa si è, tuttavia, mostrata insufficiente per l’analisi del lavoro di campo realizzato con le partecipanti e ha reso necessaria l’elaborazione di un’ulteriore categoria. Quest’ultima categoria, messa a tema con il nome di *strategie pioniere*, ha permesso di porre l’attenzione sul ruolo che il contesto socio-geografico e il quotidiano assumono nel dare forma allo spazio e alle pratiche spaziali che lo producono e dal quale sono, al contempo, prodotte. In questo senso, l’utilizzo del termine “pioniere” intende sottolineare l’adattabilità al contesto e la trasformazione che questa adattabilità comporta. Come le piante pioniere che, sfruttando i disturbi ecologici, si insediano in terreni inospitali modificandoli e rendendoli più adattabili anche per altre specie, le partecipanti sfruttano un senso di *discomfort* e lo convertono in strategia. L’aspetto geografico e relazionale si configurano come i due fattori dai quali tale strategia è modellata: sono le relazioni tra le partecipanti e le relazioni che esse instaurano con lo spazio attraversato e le persone che lo abitano a rendere possibile un certo tipo di interazione con la figura di Luca, trasformando l’incontro con un estraneo in una strategia.

Inoltre, come suggerito dalle parole di Claudia riportate in epigrafe, le strategie e le geografie messe in atto dalle partecipanti presentano un carattere condiviso che permette di sottolineare ulteriormente il ruolo della relazionalità. Sebbene il focus principale della ricerca non fosse l’analisi delle pratiche e dei percorsi condivisi dal gruppo di giovani donne – ai quali si fa riferimento in modo esplicito solo nel caso delle strategie collettive –, questo aspetto emerge in modo chiaro dalle parole delle partecipanti. La percezione di paura non solo informa e modifica la mobilità del gruppo di giovani donne, ma crea una sorta di rete che prova ad arginarla e gestirla. La fiducia reciproca che le partecipanti instaurano su questo tema si traduce spazialmente, inscrivendosi sulle strade frequentate e sui modi di abitarle. In questo senso, la rete creata dalle partecipanti ha, a sua volta, un potenziale trasformativo sullo spazio attraversato. Contrariamente a quelle “proposte

che si generano intorno alla paura, ma [che] non cambiano lo stato delle cose” (Palomba, 2023, p. 114) presentate in apertura, i saperi e le pratiche spaziali adottate dal gruppo di giovani donne possono essere lette come una risposta dal basso che prova – con tutti i suoi limiti e in modo non sempre intenzionale – a modificare lo stato delle cose coinvolgendo direttamente l’agency delle giovani donne intervistate.

## Bibliografia

- Amato F. (2007). Il centro storico di Napoli tra rinascita e fine apparente. *Storia Urbana*, 4: 59-76. DOI: 10.1400/76778.
- Bondi L., Rose D. (2003) Constructing gender, constructing the urban: A review of Anglo-American feminist urban geography. *Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography*, 10(3): 229-245. DOI: 10.1080/0966369032000114000.
- Borghesi R., Rondinone A., a cura di (2009). *Geografie di genere*. Milano: Unicopli.
- Borghesi R. (2019). Lo spazio-corpo come laboratorio: *the body stikes back*. In: Belingardi C., Castelli F., Olcuire S., a cura di, *La libertà è una passeggiata. Donne e spazi urbani tra violenza strutturale e autodeterminazione*. Roma: IAP.
- Cardelli R. (2021). Les déplacements des femmes dans les espaces publics: ressources et stratégies. *Dynamiques régionales*, 3(12): 102-121.
- Col·lectiu Punt 6 (2017). *Nocturnas. The Everyday Life of Women Nightshift Workers in the Barcelona Metropolitan Area*. Barcelona: Col·lectiu Punt 6.
- Condon S., Lieber M., Maillochon F. (2005). Insécurité dans les espaces publics: comprendre les peurs féminines. *Revue Française de Sociologie*, 46(2): 265-294. DOI: 10.3917/rfs.462.0265.
- Cresswell T. (1996). *In Place/Out of Place: Geography, Ideology and Transgression*. Minneapolis (MN): University of Minnesota Press.
- Desprès M., Lord S., Negron-Poblete P. (2019). (Re)placer la mobilité dans son contexte: le parcours commenté, un outil de recueil et d’analyse de données de mobilité. *RTS. Recherche, transports, sécurité*, 2019. DOI: 10.25578/RTS\_ISSN1951-6614\_2019-07.
- Edensor T. (2015). Introduction to geographies of darkness. *Cultural Geographies*, 22(4): 559-565. DOI: 10.1177/1474474015604807.
- Falú A. (2011). Restricciones ciudadanas: las violencias de género en el espacio público. In: Largarde M., Valcárcel A., a cura di, *Feminismo, género e igualdad*. Madrid: AECID.
- Fenster T. (2005). The right to the gendered city: Different formations of belonging in everyday life. *Journal of Gender Studies*, 14(3): 217-231. DOI: 10.1080/09589230500264109.
- Froidevaux S. (2017). Interactions avec la matière. La production du genre dans un tramway. *Cahiers du Genre*, 62(1): 159-182. DOI: 10.3917/cdge.062.0159.
- Goffman E. (1973). *La mise en scène de la vie quotidienne. Tome 2. Les relations en public*. Paris: Les éditions de minuit.
- González E., Faure E., Luxembourg C. (2020). La nuit comme révélateur des pratiques genrées et localisées de l’espace urbain périphérique. In: Gwiazdzinski L., Maggioli

- M., Straw W., a cura di, *Night studies, Regards croisés sur les nouveaux visages de la nuit* (pp. 12-40). Seyssinet-Pariset: Elya.
- Hanmer J., Saunders S. (1984). *Well-founded Fear: A Community Study of Violence to Women*. London: Hutchinson.
- Hawthorne C. (2019) Black matters are spatial matters. Black geographies for the twenty-first century. *Geography Compass*, 13(11): e12468. DOI: 10.1111/gec3.12468.
- Hubbard P. (2007). The geographies of 'going out': Emotion and embodiment in the evening economy. In: Davidson J., Bondi L., Smith M., a cura di, *Emotional Geographies*. Farnham: Ashgate.
- Jordan J. in Patribha P. (1990). Black feminism: The politics of articulation. In: Rutherford J., eds., *Identity: Community, Culture, Difference*. London: Lawrence and Wishart.
- Koskela H. (1997). 'Bold walk and breakings': Women's spatial confidence versus fear of violence. *Gender, Place and Culture*, 4(3): 301-319.
- Koskela H. (1999). Gendered exclusions: Women's fear of violence and changing relations to space. *Geografiska Annaler*, 81B(2): 111-124.
- Luxembourg C., Noûs C. (2021). Les espaces publics sont-ils neutres? Lecture spatiale des rapports sociaux de genre, lecture genrée des rapports socio-spatiaux. *Dynamiques Régionales*, 3(12): 12-40.
- Lynch K. (1980). *L'immagine della città*. Venezia: Marsilio Editori.
- Mattiucci C. (2019). Soggettività molteplici nello spazio urbano. In: Belingardi C., Castelli F., Olcuire S., a cura di, *La libertà è una passeggiata. Donne e spazi urbani tra violenza strutturale e autodeterminazione*. Roma: IAPh Italia.
- Massey D. (1994). *Space, Place and Gender*. Minneapolis (MN): University of Minnesota Press.
- Mehta A., Bondi L. (1999). Embodied discourse: On gender and fear of violence. *Gender, Place and Culture*, 6(1): 67-84.
- Melbin M. (1978). Night as frontier. *American Sociological Review*, 43(1): 3-22.
- Morris N. (2011). Night walking: Darkness and sensory perception in a night-time landscape installation. *Cultural Geographies*, 18(3): 315-342.
- Olcuire S. (2019). Città a misura di donne o donne a misura di città? La mappatura come strumento di governo e sovversione del rapporto tra sicurezza e genere. In: Belingardi C., Castelli F., Olcuire S., a cura di, *La libertà è una passeggiata. Donne e spazi urbani tra violenza strutturale e autodeterminazione*. Roma: IAPh Italia.
- Palomba G. (2023). *La trama alternativa. Sogni e pratiche di giustizia trasformativa contro la violenza di genere*. Roma: minimum fax.
- Petrilli E., Vanolo A. (2025). What is nocturnal about night studies? Insights from Turin, Italy. *City, Culture and Society*, 40: 1-9. DOI: 10.1016/j.ccs.2024.100617.
- Pezzoni N. (2013). *La città sradicata. Geografie dell'abitare contemporaneo. I migranti mappano Milano*. Milano: O Barra O.
- Plushcheva A., Boussauw K. (2020). Does night-time public transport contribute to inclusive night mobility? Exploring Sofia's night bus network from a gender perspective. *Transport Policy*, 87(1): 41-50. DOI: 10.1016/j.tranpol.2020.01.002.

- Ranade S. (2007). The way she moves: Mapping the everyday production of gender-space. *Economic and Political Weekly*, 42(17): 1519-1526. DOI: 10.2307/4419518.
- Risi E., Pronzato R., Mattiucci C., a cura di (2020). Fear the City. *lo Squaderno*: 57.
- Rose G. (1993). *Feminism and Geography: The Limits of Geographical Knowledge*. Oxford: Polity Press.
- Salimbeni A. (2023). *Genere e spazio urbano. Pratiche femministe per una geografia gioiosa*. Milano: FrancoAngeli.
- Schmidt di Friedberg M., Borghi R., a cura di (2011). Lo spazio della differenza. *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 4(1): 13-218.
- Schwanen T., Van Aalst I., Brands J., Timan T. (2012). Rhythms of the night: Spatiotemporal inequalities in the nighttime economy. *Environment and Planning A*, 44(9): 2064-2085. DOI: 10.1068/a44494.
- Shaw R. (2015). Night as fragmenting frontier: Understanding the night that remains in an era of 24/7. *Geography Compass*, 9(12): 637-647. DOI: 10.1111/gec3.12250
- Shaw R. (2018). *The Nocturnal City*. New York: Routledge.
- Starkweather S. (2007). Gender, Perceptions of safety and strategic responses among Ohio university students. *Gender, Place & Culture*, 14(3): 355-370. DOI: 10.1080/09663690701325000.
- Stephenson E., DeLongis A. (2020) Coping strategies. In: Sweeny K., Robbins M.L., Cohen L.M., Stephenson E., DeLongis A., a cura di, *The Wiley Encyclopedia of Health Psychology*. Hoboken: Wiley.
- Thibaud J.P. (2001). Les parcours commentés. In: Grosjean M., Thibaud J.P., a cura di, *L'espace urbain en méthodes*. Marseille: Parenthèses.
- Valentine G. (1989). The geography of women's fear. *Area*, 21(4): 385-390.
- Van Liempt I., van Aalst I., Schwanen T. (2014). Introduction: Geographies of the urban night. *Urban Studies*, 51(3): 1-15. DOI: 10.1177/0042098014552933.
- Vitrano C., Ferrario M., Colleoni M. (2018). Rischi di segregazione temporale nella città poliritmica: il caso della mobilità notturna delle donne tra nuove esigenze di spostamento e percezione della sicurezza. *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 1(2): 139-150. DOI: 10.13128/bsgi.v1i2.531.
- Zaragocin S., Caretta M.A. (2020). Cuerpo-Territorio: A decolonial feminist geographical method for the study of embodiment. *Annals of the American Association of Geographers*, 111(5): 1503-1518. DOI: 10.1080/24694452.2020.1812370.

Enrico Gottero\*

*Identità, aggregazione territoriale e sviluppo locale.  
I distretti del cibo in Piemonte*

I distretti del cibo costituiscono un'importante occasione di valorizzazione di prodotti agroalimentari tradizionali ma anche di pratiche agricole, saperi e valori identitari del territorio. Queste nuove aggregazioni territoriali rappresentano inoltre un'opportunità per consolidare il legame tra cibo e paesaggio rurale, così come per tutelare l'economia locale e la dimensione identitaria e storico-culturale di un territorio. In questo saggio l'autore ha l'intento di illustrare, attraverso una lente paesaggistico-territoriale, i risultati di un'analisi condotta sui distretti del cibo recentemente istituiti in Piemonte, nell'intento di supportare le politiche regionali e locali nel definire strumenti efficaci per rafforzare il legame tra cibo e territorio e i sistemi alimentari locali. Attraverso l'analisi del sistema di governance delle principali componenti ambientali e delle politiche che agiscono su questi territori, l'articolo evidenzia alcune criticità del sistema insediativo e agricolo-produttivo, ma anche la complessità e le potenzialità di queste nuove forme di aggregazione territoriale fondate sul potenziamento del partenariato pubblico-privato e delle filiere corte.

*Parole chiave:* paesaggio rurale, sviluppo locale, distretti, aggregazione territoriale, politiche del cibo.

*Identity, territorial aggregation and local development. Food districts in Piedmont.* – Food districts are important tools to enhance traditional agrifood products but also agricultural practices, knowledge and identity values of the territory. These new territorial aggregations also represent an opportunity to consolidate the link between food and the rural landscape, as well as to protect the local economy, the identity, historical and cultural dimensions of a territory. In this paper, the author intends to illustrate, through landscape and territorial lens, the results of an analysis conducted on the food districts recently established in Piedmont, with the aim of supporting regional and local policies in defining effective tools to strengthen the link between food and territory, and strengthen local food systems. Through the analysis of the governance system, the main environmental

\* Politecnico di Torino, Dipartimento di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio (DIST), Viale Mattioli 39, 10125 Torino, [enrico.gottero@polito.it](mailto:enrico.gottero@polito.it).

Saggio proposto alla redazione il 9 maggio 2025, accettato il 21 dicembre 2025.

*Rivista geografica italiana*, CXXXIII, Fasc. 2, giugno 2026, ISSN 2499-748X, pp. 69-92, Doi 10.3280/rgioa2-2026oa23043

Copyright © FrancoAngeli.

This work is released under Creative Commons Attribution – Non-Commercial – No Derivatives License.

For terms and conditions of usage please see: <http://creativecommons.org>.

components and the policies operating on these territories, the paper highlights some critical issues of the settlement and agricultural-productive system, but also the complexity and potential of these new forms of territorial aggregation, based on the strengthening of public-private partnerships and short supply chains.

*Keywords:* rural landscape, local development, districts, territorial cooperation, food policy.

1. INTRODUZIONE. – Studiare e pianificare i sistemi locali del cibo può sembrare un'attività insolita per la geografia e le scienze territoriali. Tuttavia, a partire dalla fine degli anni Novanta, in tutto il mondo sono state sviluppate e attuate diverse forme di politiche locali del cibo<sup>1</sup>. La recente crisi economica, sociale e climatico-ambientale dei sistemi alimentari globali ha certamente contribuito alla diffusione di studi e ricerche sul cibo in una prospettiva paesaggistico-territoriale. Infatti, sebbene le relazioni tra cibo, territorio e paesaggio siano apparentemente poco tangibili, le scelte che riguardano la produzione, la trasformazione, la commercializzazione e il consumo di cibo in una specifica regione geografica hanno profonde ripercussioni economiche, sociali e ambientali sulla sfera territoriale (Blay-Palmer *et al.*, 2018). La necessità di riorganizzare e ripensare il sistema agroalimentare globale sulla base di una nuova alleanza, più sostenibile ed equa, tra agricoltura, ambiente, cibo, salute e società, è ormai una priorità riconosciuta non solo nell'ambito accademico, ma anche dalle principali istituzioni e politiche internazionali (Lamine *et al.*, 2023). In tale contesto il ruolo dei distretti del cibo, recentemente istituiti in Italia, può essere determinante nel favorire la transizione ecologica, rafforzare le relazioni di prossimità spaziale con i poli urbani, mantenere e valorizzare il paesaggio rurale e, in particolare, migliorare la qualità dei *food growing sites* (Bohn e Tomkins, 2024). Come altre forme organizzative territoriali fondate sul partenariato pubblico-privato (*green community*, aree interne, ecc.), i distretti possono contribuire significativamente allo sviluppo delle aree rurali. Si pensi, analogamente, all'esperienza consolidata dell'associazione *Terres en Ville*<sup>2</sup> in Francia, una rete di agricoltori, esperti ed enti locali che dal 2000 è impegnata nella cooperazione territoriale, nella costruzione di una *food governance* e di politiche locali per l'agricoltura e il cibo (Dansero e Lamich, 2024).

<sup>1</sup> A tal proposito, si veda il lavoro del gruppo AESOP Sustainable Food Planning (AESOP-SFP), ovvero studiosi e operatori nel campo della pianificazione alimentare, delle reti alimentari alternative e della governance alimentare: <https://aesopsfp.wordpress.com/call-for-papers-and-submission/> (ultimo accesso: 22/05/2024), nonché le iniziative promosse dalla Rete Italiana Politiche Locali del Cibo. Si veda: [www.politichelocalicibo.it/](http://www.politichelocalicibo.it/) (ultimo accesso: 22/05/2024). A titolo di esempio si veda inoltre il caso torinese: <https://atlantedelcibo.it/> (ultimo accesso: 08/01/2024).

<sup>2</sup> Si veda il sito web dell'associazione: <https://terresenvilles.org/> (consultato il 29/08/2025).

Tuttavia, il rapporto tra cibo e territorio può leggersi in diversi modi. Con l'ausilio della lente socio-ecologica, tramite il concetto del *food environment*, oppure può essere interpretato nella prospettiva storico-culturale, più vicina al filone degli studi sul *foodscape*. Sebbene vengano utilizzati spesso come sinonimi, questi concetti sono lievemente differenti. Secondo Downs *et al.* (2020), il *food environment* è l'interfaccia del consumatore con il sistema alimentare che include la disponibilità, l'accessibilità, la convenienza, la promozione e la qualità, la sostenibilità di alimenti e bevande in spazi naturali, coltivati e costruiti, influenzati dall'ambiente socioculturale e politico e dagli ecosistemi in cui sono inseriti. Secondo Vonthron *et al.* (2020) il termine *foodscape* si riferisce invece alla trasformazione dei paesaggi alimentari in relazione alle pratiche sociali (fare la spesa, cucinare, mangiare), alle politiche e alle decisioni economiche all'interno dei sistemi alimentari. Il concetto di *foodscape* si riferisce inoltre alla percezione del paesaggio alimentare e alle molteplici interpretazioni a seconda del contesto storico, sociale e culturale. Una definizione che interpreta i luoghi del cibo prevalentemente in termini patrimoniali e identitari (Pettenati, 2017; Branduini e Pettenati, 2022; Lazzeroni *et al.*, 2023a; Olivieri *et al.*, 2025). L'approccio territoriale e il dibattito sulla dimensione spaziale del cibo hanno inoltre recentemente portato allo sviluppo di filoni di ricerca riguardanti i sistemi alimentari territoriali (Tecco *et al.*, 2017; Lamine *et al.*, 2023), la varietà di forme di cooperazione pubblico-private e di governance multilivello (Tarangioli *et al.*, 2024), così come le filiere produttive locali alternative e sostenibili (Rossi, 2017; Corsi *et al.*, 2018; Lamine *et al.*, 2019 e 2023), nonché la definizione di politiche locali e urbane del cibo (Dansero *et al.*, 2019). Il complesso rapporto tra cibo, territorio e identità ha inoltre alimentato numerosi studi, non solo nell'intento di comprendere il ruolo del cibo nel creare luoghi e *place identity* (Kneafsey *et al.*, 2021), ma anche in una prospettiva simbolica e socioculturale (Battisti *et al.*, 2023). Lazzeroni *et al.* (2023a) hanno recentemente esaminato le relazioni tra territorio e prodotti tradizionali attraverso alcune dimensioni interpretative, tra cui patrimonializzazione e sviluppo locale, processi identitari, dinamiche di mercato, iper-specializzazione e omogeneizzazione del paesaggio. Gli stessi autori hanno inoltre proposto una triplice interpretazione dei sistemi territoriali del cibo: processuale, relazionale e narrativa. Quest'ultima prospettiva, in particolare, sposta l'attenzione sul concetto di *placetelling* nella costruzione di luoghi e identità (Epifani e Damiano, 2022) e sulle diverse forme di rappresentazione e narrazione delle produzioni tipiche come aspetti determinati nella creazione identitaria, nello sviluppo locale e nella definizione di strategie di *branding* territoriale (Orria e Luise, 2017). In questo saggio l'autore ha l'intento di illustrare, attraverso una lente paesaggistico-territoriale, i risultati di un'analisi condotta sui distretti del cibo recentemente istituiti in Piemonte. L'obiettivo è quello di supportare le politiche regionali e locali nel definire strumenti efficaci per rafforzare il legame tra cibo e

territorio, così come valutare l'efficacia dei distretti attualmente esistenti rispetto agli obiettivi di sviluppo locale, i target delineati dall'attuale e prossima Politica Agricola Comune (PAC) e dalle politiche territoriali regionali. La ricerca ha lo scopo non solo di comprendere il significato e il ruolo sociale e culturale del cibo in contesti agricoli produttivi, ma altresì analizzare le politiche pubbliche locali connesse (anche indirettamente) al cibo nei distretti, soprattutto in una prospettiva basata sul rafforzamento del sistema agro-alimentare locale. Il saggio propone dunque, in primo luogo, un inquadramento del tema dei distretti del cibo in Italia. Nel secondo paragrafo l'autore illustra il metodo di analisi e le fonti utilizzate, mentre nel terzo descrive i risultati dell'analisi condotta sul caso piemontese, in termini di governance, dinamiche socioeconomiche, demografiche e insediative, così come in relazione all'uso del suolo. In questo paragrafo l'autore propone inoltre una lettura dei piani e delle politiche che agiscono su questi territori, compresi i piani di distretto, gli strumenti di governo del territorio (piano territoriale regionale e piano paesaggistico regionale) e i principali dispositivi di programmazione settoriale regionale. Le conclusioni offrono infine qualche riflessione critica sull'importanza dei distretti non solo come strumenti per la tutela e lo sviluppo dei paesaggi del cibo e dell'identità culturale dei luoghi di produzione, ma anche come dispositivi di sviluppo locale e nuove forme di aggregazione e partenariato territoriale che agiscono sul potenziamento e l'istituzionalizzazione delle *food policy* locali.

1.1 *I distretti del cibo in Italia.* – I distretti del cibo in Italia sono stati istituiti alla fine del 2017 sulla base delle precedenti esperienze dei distretti agro-industriali della fine degli anni Novanta e in attuazione all'art. 13 della Legge orientamento<sup>3</sup> con l'intento di “promuovere lo sviluppo territoriale, la coesione e l'inclusione sociale, favorire l'integrazione di attività caratterizzate da prossimità territoriale, garantire la sicurezza alimentare, diminuire l'impatto ambientale delle produzioni, ridurre lo spreco alimentare e salvaguardare il territorio e il paesaggio rurale”. Nel 2017 il Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste (MASAF) ha inoltre istituito il registro nazionale e definito i criteri per contratti di distretto. Più recentemente è stata istituita la Consulta Nazionale (2021) che ha il compito di coordinare le attività e rappresentare i distretti in Italia. Nell'autunno 2024 il MASAF ha inoltre avviato un bando per la concessione di contributi in conto capitale finalizzati all'attuazione dei contratti di distretto, vale a dire investimenti nelle aziende agricole (comprese le attività connesse), interventi per la trasformazione e commercializzazione dei prodotti agricoli, attività

<sup>3</sup> Decreto Legislativo 18 maggio 2001, n. 228 e s.m.i., Orientamento e modernizzazione del settore agricolo.

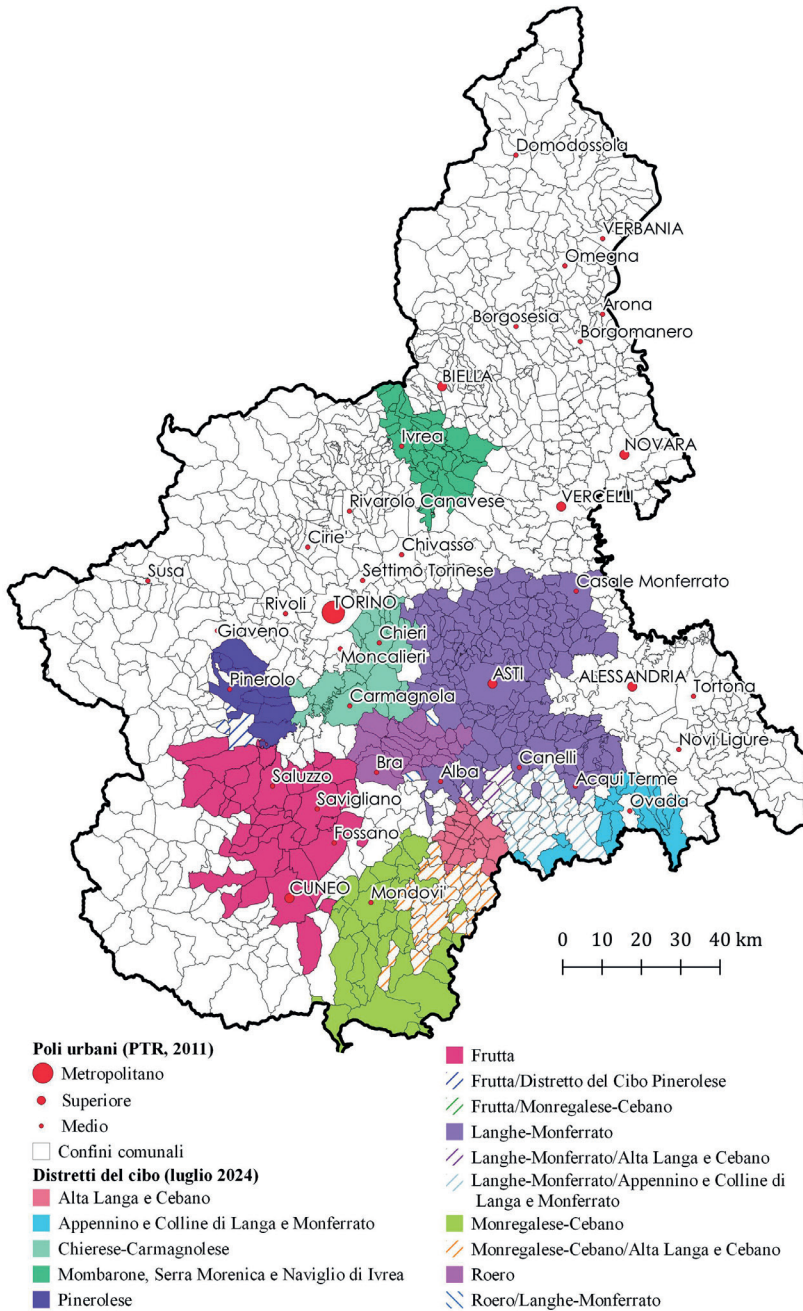


2. IL METODO DI ANALISI E LE FONTI UTILIZZATE. – L'analisi condotta sul caso studio dei distretti piemontesi è articolata in 5 fasi: analisi degli attori e della governance dei distretti, attraverso l'interpretazione dei piani di distretto; analisi socioeconomica, demografica e insediativa delle aree coinvolte dai distretti, mediante raccolta, sistematizzazione e interpretazione delle principali variabili alfanumeriche; analisi spaziale dell'uso e della copertura del suolo, con l'ausilio di strumenti GIS; revisione delle politiche settoriali che agiscono in questi territori, quali le politiche di sviluppo rurale e le politiche di sviluppo regionale; analisi documentale e discorsiva dei piani di distretto e delle relazioni con i piani territoriali (in particolare, il piano territoriale regionale, e il piano paesaggistico regionale). La Tab. 1 raccoglie le principali banche dati e i documenti analizzati per l'indagine in oggetto.

*Tab. 1 - Banche dati e documenti utilizzati per l'analisi e interpretazione dei distretti del cibo piemontesi*

<i>Descrizione</i>	<i>Fonte</i>
Attori, strategie, obiettivi e azioni dei piani di distretto	Regione Piemonte (2023 e 2024), Piani di distretto
Poli urbani	Regione Piemonte (2024), Piano Territoriale Regionale (PTR)
Aree rurali di interesse paesaggistico (Art. 30)	Regione Piemonte (2017), Piano Paesaggistico Regionale (PPR)
Aree rurali di interesse agronomico (Art. 20)	
Aree con diffusa presenza di siepi e filari (Art. 18)	
Popolazione	ISTAT (2011 e 2021)
Superficie Agricola Utilizzata (SAU)	Regione Piemonte (2017 e 2022), Anagrafe Agricola Unica (AAU)
Aziende Agricole	Regione Piemonte (2015 e 2023), Anagrafe Agricola Unica (AAU)
Consumo di suolo	ISPRA (2006 e 2021)
Uso e copertura del suolo	Corine Land Cover (2018)
Uso del suolo agricolo	Regione Piemonte (2023), Anagrafe Agricola Unica (AAU)
Aree protette	Regione Piemonte (2024)
Aree agricole ad alto valore naturalistico (HNV)	IPLA (2018)
Spesa pubblica totale del PSR 2014-2022	CSI Piemonte (2022)
Spesa pubblica totale del Fondo regionale per lo sviluppo e la coesione	Open Coesione (2023)
Unioni di Comuni	Regione Piemonte (2022)

*Fonte:* elaborazione dell'autore.



Fonte: elaborazione su dati alfanumerici Regione Piemonte, luglio 2024.

Fig. 2 - I distretti del cibo riconosciuti in Piemonte

### 3. I DISTRETTI DEL CIBO IN PIEMONTE

3.1 *La complessità del sistema di governance e del territorio rurale.* – In Piemonte i distretti del cibo sono attualmente nove (luglio 2024), istituiti nel 2020 tramite l'articolo 43 (Individuazione dei distretti del cibo) della legge regionale 1/2019, “Riordino delle norme in materia di agricoltura e sviluppo rurale”. La maggior parte dei distretti sono stati riconosciuti nel 2023. Tuttavia, prima del 2020, in Piemonte erano già presenti tre distretti rurali e agroalimentari di qualità (Distretto floricolo del Lago Maggiore, Distretto agroalimentare di qualità del settore orticolo e il distretto del riso del Piemonte) che, in seguito all'entrata in vigore del regolamento attuativo<sup>5</sup>, si adeguarono e furono successivamente riconosciuti. Il regolamento regionale n. 4/2020 stabilisce inoltre le modalità di costituzione e riconoscimento, così come gli elementi costitutivi, quali l'assemblea, l'accordo e il piano di distretto. Per ottenere il riconoscimento, i soggetti aderenti al distretto devono dimostrare il rispetto di alcuni requisiti quali la rappresentatività<sup>6</sup>, ovvero la presenza di uno o più prodotti agricoli e/o alimentari, l'identificazione di una specifica area territoriale (almeno 5 comuni contigui), l'esistenza di un sistema di governance riconosciuto nell'ambito dell'accordo.

L'area interessata dai distretti (Fig. 2) si estende per circa 8.100 km<sup>2</sup>, prevalentemente a sud-ovest, e comprende Alta Langa e Cebano, Appennino e Colline di Langa e Monferrato, il distretto del cibo del Roero, il Chierese-Carmagnolese, il distretto della frutta, Langhe e Monferrato (l'aggregazione più estesa e che conta più comuni), il Monregalese-Cebano ad indirizzo biologico, il distretto del cibo Pinerolese “Terre da Tasté” e quello del cibo e del vino del Mombarone, della Serra Morenica e del Naviglio di Ivrea. I comuni che hanno aderito ai distretti del cibo in Piemonte sono 442, vale a dire più di un terzo dei comuni piemontesi, perlopiù appartenenti alle province di Torino, Cuneo e Asti. Alcune di queste aree si sovrappongono poiché molti comuni fanno parte di più distretti, ovvero hanno aderito a più accordi territoriali, eccetto nei casi del Chierese-Carmagnolese e del distretto del Mombarone. I soggetti aderenti agli accordi sono generalmente in numero superiore rispetto ai comuni aderenti, dal momento che i distretti coinvolgono anche operatori privati, consorzi e cooperative di agricoltori (Tab. 2). Nella maggior parte dei casi i distretti servono e gravitano intorno ad uno o più poli urbani di riferimento, eccetto nei casi dell'Alta Langa-Cebano e dell'Appennino e Colline di Langa e Monferrato<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> Si veda: Regolamento regionale “Individuazione e disciplina dei distretti del cibo” (DPGR n. 4/2020), disponibile su: [www.regione.piemonte.it/governo/bollettino/abbonati/2020/47/attach/aa\\_aa\\_regione%20piemonte%20-%20regolamento\\_2020-11-16\\_74560.pdf](http://www.regione.piemonte.it/governo/bollettino/abbonati/2020/47/attach/aa_aa_regione%20piemonte%20-%20regolamento_2020-11-16_74560.pdf) (ultimo accesso: 04/11/2024).

<sup>6</sup> Il distretto deve dimostrare di essere rappresentativo, vale a dire coinvolgere almeno 100 imprese singole o associate oppure rappresentare almeno il 30% della produzione agroalimentare dell'area distrettuale.

<sup>7</sup> Ovada, polo urbano di medie dimensioni, non aderisce al distretto ma è localizzato all'interno del distretto.

Tab. 2 - Numero dei comuni ed estensione territoriale dei distretti del cibo riconosciuti in Piemonte

<i>Distretti</i>	<i>Anno riconosciuto</i>	<i>N. soggetti aderenti all' accordo</i>	<i>N. comuni aderenti</i>	<i>Comuni appartenenti a più distretti</i>	<i>N. poli urbani per distretto</i>	<i>Superficie territoriale (ha)</i>
Alta Langa e Cebano	2024	10	57	36	0	73.064,9
Appennino e Colline di Langa e Monferrato	2024	52	48	27	0	81.432,7
Chierese-Carmagnolese	2022	32	25	0	2	54.643,2
Mombarone, Serra Morenica e Naviglio di Ivrea	2023	27	38	0	1	50.225,7
Pinerolese	2023	39	15	3	1	39.102,0
Frutta	2023	61	44	4	4	157.838,1
Langhe-Monferrato	2023	6	196	35	5	278.101,0
Monregalese-Cebano	2023	128	65	31	1	151.096,18
Roero	2023	9	24	2	1	41.703,3

Fonte: elaborazione su dati alfanumerici Regione Piemonte, 2024.

3.2 *Le dinamiche socioeconomiche, demografiche e insediative: spopolamento, urbanizzazione e presidio agricolo.* – L'analisi delle principali dinamiche (Tab. 3) mostra che i comuni compresi nei distretti del cibo piemontesi sono territori che si spopolano, in forte contrazione demografica, eccetto nel caso del Roero. Nell'Alta Langa, nel Cebano e nella zona appenninica si registra un forte calo demografico nel decennio tra il 2011 e il 2021. Nonostante lo spopolamento, secondo l'AAU nel periodo 2017-2022 si registra un leggero aumento della SAU in quasi tutti i distretti<sup>8</sup>, eccetto nell'Appennino e nel Chierese-Carmagnolese, dove resta pressoché invariata. Inoltre, negli ultimi cinque anni è diminuito significativamente il numero delle aziende agricole, in alcuni casi con valori superiori alla media regionale.

<sup>8</sup> Secondo ISTAT la SAU in Piemonte nel periodo 2010-2020 è in diminuzione di circa il 6% (ISTAT, 2022).

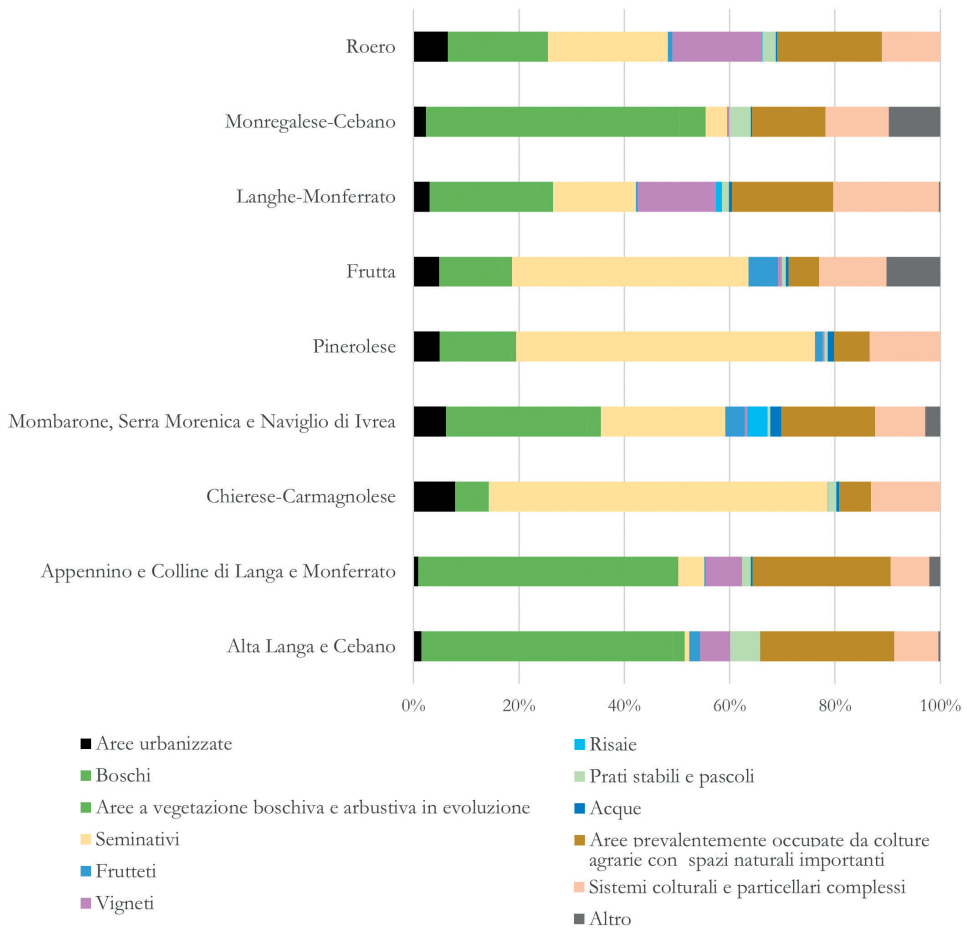
Nonostante la decrescita in tutti i distretti, cresce significativamente il consumo di suolo, nella maggior parte dei casi con valori superiori alla media regionale, eccetto nell'Appennino e nell'Alta Langa e Cebano.

*Tab. 3 - Le principali dinamiche socioeconomiche e insediative nelle aree dei distretti del cibo piemontesi*

<i>Distretti</i>	<i>Variazione popolazione 2021-2011 (%)</i>	<i>Variazione SAU 2022-2017 (%)</i>	<i>Variazione n. aziende agricole 2023-2015 (%)</i>	<i>Variazione consumo di suolo 2021-2006 (%)</i>
Alta Langa e Cebano	-8,2	7,9	-17,2	3,1
Appennino e Colline di Langa e Monferrato	-9,5	-1,8	-24,4	2,5
Chierese-Carmagnolese	-0,6	-0,1	-18,2	6,3
Mombarone, Serra Morenica e Naviglio di Ivrea	-5,2	1,5	-23,1	4,4
Pinerolese	-0,7	1,4	-18,2	5,7
Frutta	-0,4	0,2	-19,6	7,5
Langhe-Monferrato	-4,5	2,6	-22,3	4,1
Monregalese-Cebano	-4,4	6,0	-21,6	5,4
Roero	1,2	4,1	-15,3	5,6
Valori medio regionale (per comune)	-5,66	9,4	-18,6	4,2

*Fonte:* elaborazione su dati ISTAT, AAU, ISPRA.

*3.3 L'uso e la copertura del suolo: la difficile convivenza tra spazi per la produzione agricola intensiva e aree naturali.* – L'analisi dell'uso del suolo (Fig. 3) mostra invece una situazione piuttosto eterogenea in cui le aree urbanizzate risultano abbastanza limitate rispetto alla superficie territoriale, con valori inferiori al 10%. I boschi sono molto estesi soprattutto nei distretti del Piemonte meridionale, in corrispondenza degli Appennini, dell'Alta Langa, del Monregalese e del Cebano. Nell'Alta Langa, in particolare, si registra la presenza di spazi agricoli alternati ad aree naturali di una certa rilevanza. I seminativi invece risultano la coltura prevalente nelle aree di pianura, ove si registra la presenza anche di colture permanenti, soprattutto nei distretti frutticoli (Pinerolo e Frutta) e vitivinicoli (Langhe,

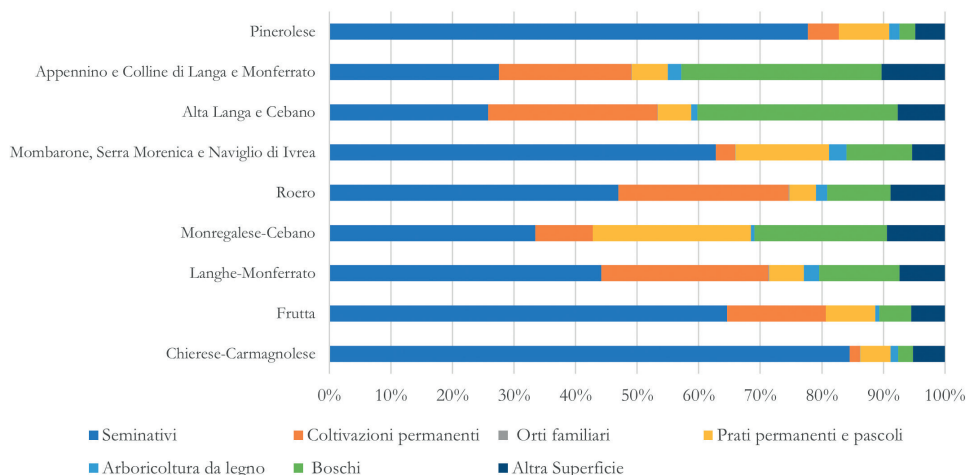


Fonte: elaborazione su dati Corine Land Cover, 2018.

Fig. 3 - Uso e copertura del suolo nelle aree distrettuali piemontesi

Monferrato e Roero). Sebbene parziale, l'analisi del più recente uso del suolo agricolo registrato dall'AAU (2023) (Fig. 4) conferma non solo la prevalenza di boschi, seminativi (valore minimo pari al 30%) e colture permanenti ma anche la presenza di importanti aree prative, soprattutto nel Monregalese-Cebano (superiore al 20%) e nel Mombarone. L'AAU consente inoltre di determinare la SAU volta alla produzione alimentare (Tab. 4). Infatti, le colture alimentari (*food crops*) nelle aree distrettuali piemontesi coprono più della metà della SAU totale in quasi tutti i distretti, fatta eccezione per Monregalese-Cebano, Appennino e Colline di Langa e Monferrato, Alta Langa e Cebano, così come Mombarone, Serra Morenica e

Naviglio di Ivrea, dove insistono spazi seminaturali importanti. Solo il Roero presenta una percentuale significativa di aree protette. Tuttavia, il rapporto tra le aree agricole ad alto valore naturale e la superficie territoriale, supera addirittura l'80% in alcuni distretti del Piemonte meridionale. Questo valore nelle aree di pianura e in corrispondenza di colture permanenti importanti si dimezza e, in alcuni casi, risulta inferiore al 40% (Tab. 5).



Fonte: elaborazione su dati AAU, 2023.

Fig. 4 - L'uso del suolo agricolo secondo l'AAU

Tab. 4 - Le colture alimentari (food crops) nelle aree distrettuali piemontesi

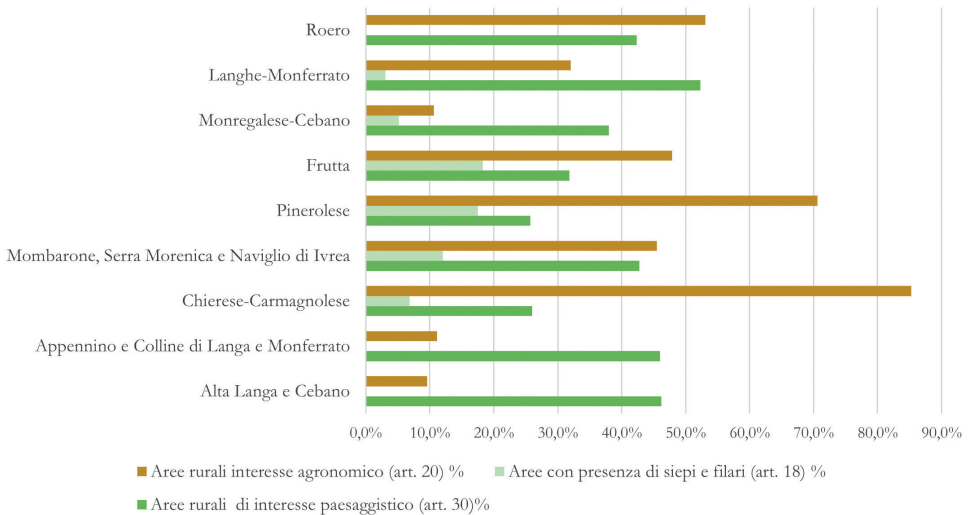
Distretti	Food crops (ha)	SAU totale	Food crops (%)
Chierese-Carnagnolese	25.241	39.106	64,5
Frutta	60.322	104.165	57,9
Langhe-Monferrato	78.617	152.480	51,6
Monregalese-Cebano	12.261	63.192	19,4
Roero	14.124	24.857	56,8
Mombarone, Serra Morenica e Naviglio di Ivrea	4.746	9.629	49,3
Alta Langa e Cebano	10.090	31.492	32,0
Appennino e Colline di Langa e Monferrato	7.237	26.603	27,2
Pinerolese	15.732,4	27.689	56,8

Fonte: elaborazione su dati AAU, 2023.

Tab. 5 - Tutele e naturalità nelle aree distrettuali piemontesi

Distretti	Rapporto aree protette/Sup. territoriale (%)	Aree agricole ad alto valore naturalistico (HNV)/Sup. territoriale (%)
Alta Langa e Cebano	0,6	80,6
Appennino e Colline di Langa e Monferrato	7,8	80,7
Chierese-Carmagnolese	6,6	16,6
Mombarone, Serra Morenica e Naviglio di Ivrea	2,0	53,7
Pinerolese	3,5	26,0
Frutta	4,5	34,0
Langhe-Monferrato	4,3	42,1
Monregalese-Cebano	3,8	84,5
Roero	13,5	34,3

Fonte: elaborazione dell'autore su dati Regione Piemonte (2024) e IPLA (2018).



Fonte: elaborazione su dati AAU, 2022 e Regione Piemonte, 2017.

Fig. 5 - Valori paesaggistici sanciti dal PPR nelle aree distrettuali piemontesi - Percentuali rispetto alla Superficie agricola Totale (SAT)

Dal punto di vista dei valori sanciti dal Piano Paesaggistico Regionale (PPR), le aree distrettuali coinvolgono perlopiù aree rurali di interesse paesaggistico. La dimensione produttiva è importante, come dimostra la presenza in tutti i distretti

di una quota consistente di aree di rilevanza agronomica, mentre è limitata la presenza di siepi e filari, prevalentemente nelle aree di pianura (Fig. 5). I distretti esaminati comprendono infatti circa il 24% delle aree rurali di interesse paesaggistico regionali e il 40% delle aree rurali di interesse agronomico regionali.

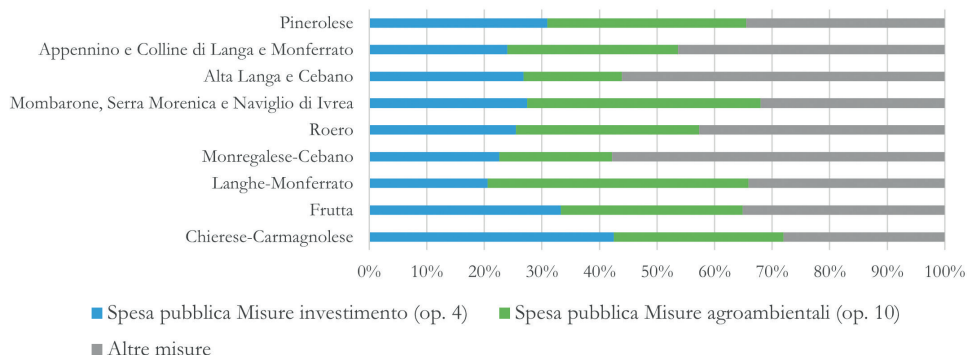
*3.4 I dispositivi di programmazione regionale: la centralità dei fondi per lo sviluppo regionale e rurale.* – Nelle aree esaminate l'investimento pubblico dei fondi per lo sviluppo regionale e rurale risulta molto rilevante (Tab. 6). In particolare, la spesa pubblica totale del PSR nel ciclo di programmazione 2014-2022 all'interno dei distretti è pari al 47,5% del totale regionale, mentre gli interventi con finalità ambientale finanziati dal Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020 risultano pari al 28% del totale regionale. I distretti della frutta e quello delle Langhe-Monferrato risultano essere le aree su cui si concentrano le maggiori risorse pubbliche provenienti dal PSR. Il distretto delle Langhe e del Monferrato è inoltre l'area che ha intercettato la maggior parte dei fondi di sviluppo e coesione. In particolare,

*Tab. 6 - Spesa pubblica totale del PSR 2014-2022 e del Fondo regionale per lo sviluppo e la coesione*

<i>Distretti</i>	<i>Spesa pubblica PSR 2014-2022 (€)</i>	<i>Spesa pubblica totale regionale PSR (%)</i>	<i>Spesa pubblica fondo per lo sviluppo e la coesione 2014-2020</i>	<i>Spesa pubblica fondo per lo sviluppo e la coesione su totale regionale (%)</i>
Alta Langa e Cebano	50.453.028	4,9	7.157.240	3,5
Appennino e Colline di Langa e Monferrato	34.735.845	3,4	6.014.400	3,0
Chierese-Carmagnolese	21.946.347	2,1	5.078.000	2,5
Mombarone, Serra Morenica e Naviglio di Ivrea	15.688.891	1,5	500.000	0,2
Pinerolese	14.660.395	1,4	9.525.000	4,7
Frutta	132.693.350	13,0	7.841.171	3,9
Langhe-Monferrato	194.902.327	19,0	15.870.173	7,9
Monregalese-Cebano	53.977.115	5,3	10.114.682	5,0
Roero	32.221.994	3,1	3.900.500	1,9
Totale	486.426.269	47,5	58.036.266	28,7

*Fonte:* elaborazione su dati CSI Piemonte, 2022 e Open Coesione, 2023.

una parte significativa dei fondi del PSR è stata utilizzata non solo per gli investimenti in attrezzature e infrastrutture (misure a investimento), ma anche per gli interventi e le pratiche con finalità agro-climatico-ambientali (Fig. 6). La spesa per operazioni agroambientali del PSR nelle aree esaminate supera, infatti, il 20% del totale (eccetto nei distretti Moregalese-Cebano e Alta Langa e Cebano).



Fonte: elaborazione su dati CSI Piemonte, 2023.

Fig. 6 - Spesa pubblica delle operazioni del PSR 2014-2022 nelle aree esaminate

*3.5 Il binomio cibo-paesaggio nei piani di distretto.* – Le relazioni tra cibo e luogo di produzione si manifestano non solo attraverso la produzione agroalimentare convenzionale ma anche tramite la produzione agricola tradizionale o di qualità, con una specifica indicazione geografica. Questi paesaggi produttivi non sono solo determinanti nel definire le caratteristiche di un prodotto, ma spesso nell’immaginario collettivo sono associati ad un paesaggio con specifiche caratteristiche. L’analisi condotta sul caso piemontese ha infatti comprovato l’esistenza di un legame tra i più noti prodotti agricoli tradizionali, su cui si basano le strategie dei distretti e i macroambiti di paesaggio corrispondenti definiti dal PPR (si veda la Tab. 7). Questi prodotti rimandano dunque a paesaggi dotati di una specifica identità e di specifiche componenti morfologiche, insediative, ambientali, storico-culturali e percettive. Ad esempio, i prodotti vitivinicoli sono spesso associati al paesaggio collinare di Langhe, Monferrato e Roero, così come molti prodotti lattiero-caseari richiamano il paesaggio montano, mentre le produzioni ortofrutticole sono spesso riconducibili ai paesaggi della pianura.

I piani di distretto sono strumenti di natura strategica e di durata triennale che hanno lo scopo non solo di analizzare il territorio in esame e dimostrare il

posse dei requisiti per il riconoscimento, ma anche definire i limiti territoriali, i fabbisogni, gli obiettivi, le azioni e il ruolo dei soggetti aderenti all'accordo. L'accordo, in particolare, ha lo scopo di definire le regole del gioco, i ruoli, la forma giuridica e le finalità del piano di distretto. La Tab. 8 mostra che in quasi tutti i casi il miglioramento della sostenibilità ambientale e dei processi produttivi delle aziende coinvolte, così come la promozione dell'uso efficiente delle risorse naturali (soprattutto idriche ed energetiche), sono obiettivi centrali nelle strategie dei distretti. Anche le azioni per sostenere la conversione a metodi e tecniche di coltivazione biologica o per aderire ad altri sistemi di certificazione sono aspetti presenti in quasi tutti i piani di distretto. La mancanza di attività di promozione territoriale e formazione sono inoltre questioni molto sentite dai territori esaminati. La competitività delle imprese agricole e la promozione dell'economia e dei prodotti agroalimentari locali e tradizionali sono finalità che perseguono pressoché tutti i distretti, attraverso la formazione, la creazione di marchi, il potenziamento della vendita diretta, della multifunzionalità e del sistema ricreativo, soprattutto in una prospettiva di valorizzazione della dimensione turistico-ricreativa delle aziende agricole. La questione del ricambio generazionale è presente nelle strategie di molti distretti, soprattutto nelle aree più marginali, sebbene spesso non corrisponda ad azioni e linee di intervento specifiche. Alcuni piani di distretto hanno inoltre evidenziato la presenza di fenomeni di abbandono delle aree agricole, avviando azioni per il recupero dei terreni incolti. Altri, in particolare i distretti della frutta e delle Langhe-Monferrato, hanno individuato azioni mirate per il paesaggio che riguardano la dimensione scenico-percettiva, il valore ricreativo e anche il valore conoscitivo e divulgativo. Sebbene in tutti i piani di distretto il legame tra prodotto, territorio di origine e componenti materiali e immateriali del paesaggio, intesi come elementi identitari e fattori di riconoscibilità e caratterizzazione dei prodotti agroalimentari, sia piuttosto evidente, soprattutto nella narrazione, nella maggior parte dei piani il paesaggio è semplicemente evocato nelle strategie e negli obiettivi, senza tuttavia azioni o interventi specifici per la tutela e la valorizzazione.

Tab. 7 - I più noti prodotti agricoli tradizionali (menzionati nei piani di distretto) e il legame con il paesaggio

<i>Distretti</i>	<i>Prodotti agricoli tradizionali più noti</i>	<i>Macroambito di paesaggio corrispondente</i>
Alta Langa e Cebano	Tartufo Bianco d'Alba; Nocciola Tonda Gentile; Vini DOC e DOCG	Paesaggio appenninico
Appennino e Colline di Langa e Monferrato	Robiola di Roccaverano DOP; Vini DOC e DOCG	Paesaggio appenninico
Chierese-Carmagnolese	Freisa di Chieri - Colline Torinesi - Piemonte (DOC); Ciliegie di Pecetto; Peperone di Carmagnola; Menta piperita Pancalieri	Paesaggio urbanizzato della piana e della collina di Torino/Paesaggio collinare vitivinicolo/paesaggio della Pianura a seminativo
Mombarone, Serra Morenica e Naviglio di Ivrea	Vino Canavese (DOC); Vino Carema (DOC); Vino Erbaluce di Caluso o Caluso (DOCG); Nocciola del Piemonte IGP	Paesaggio pedemontano/ Paesaggio alpino franco-provenzale/paesaggio della pianura risicola
Pinerolese	Pinerolese DOC; Mela Rossa Cuneo IGP; Seirass (Sairass) di latte	Paesaggio della Pianura del seminativo
Frutta	Mela Rossa Cuneo IGP; kiwi; castagne; pere; nettarine	Paesaggio della Pianura del seminativo
Langhe-Monferrato	Vini DOC e DOCG; Roccaverano DOP; Nocciola del Piemonte IGP	Paesaggio collinare vitivinicolo
Monregalese-Cebano	Formaggio Murazzano DOP; Dolcetto Dogliani DOCG; Nocciola Piemonte IGP	Paesaggio appenninico
Roero	Tartufo; Vini DOC e DOCG	Paesaggio collinare vitivinicolo/Paesaggio della pianura del seminativo

Fonte: elaborazione dell'autore.

Tab. 8 - Strategie e azioni prioritarie

<i>Distretti</i>	<i>Strategie prioritarie</i>	<i>Azioni prioritarie</i>
Alta Langa e Cebano	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Migliorare la cooperazione nella filiera agroalimentare</li> <li>• Conservare la biodiversità e promuovere azioni di adattamento al cambiamento climatico</li> <li>• Migliorare l'efficienza nell'uso delle risorse</li> <li>• Migliorare la riconoscibilità e la commercializzazione dei prodotti</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attività di formazione e promozione territoriale</li> <li>• Investimenti nel miglioramento della produttività e competitività dei prodotti agroalimentari</li> <li>• Supporto per l'adesione a regimi di qualità e/o biologico</li> </ul>
Appennino e Colline di Langa e Monferrato	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Migliorare la gestione del territorio e delle risorse naturali</li> <li>• Promuovere l'agricoltura biologica</li> <li>• Promuovere l'economia locale, la vendita diretta e le filiere corte</li> <li>• Valorizzare il legame tra paesaggio e prodotto agroalimentare tradizionale</li> <li>• Migliorare l'offerta turistica</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realizzazione e promozione di itinerari turistico-ricreativi</li> <li>• Supporto per l'adesione al biologico e per il miglioramento ambientale del processo produttivo</li> <li>• Potenziare la rete di vendita diretta</li> </ul>
Chierese-Carmagnolese	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Potenziare l'identità e la riconoscibilità del territorio</li> <li>• Valorizzazione del paesaggio agrario</li> <li>• Valorizzare la produzione locale</li> <li>• Migliorare la sostenibilità dei processi produttivi</li> <li>• Sostenere il ricambio generazionale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Creazione del Marchio del Distretto</li> <li>• Attività di promozione e comunicazione su prodotti e valori storico-culturali</li> <li>• Connettere i nodi del cibo con la rete della mobilità dolce</li> <li>• Supporto per l'adesione al biologico e per altre certificazioni</li> </ul>
Mombarone, Serra Morenica e Naviglio di Ivrea	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Migliorare la gestione del territorio e delle risorse naturali</li> <li>• Migliorare la competitività e l'offerta turistica,</li> <li>• Promuovere le produzioni locali</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attività di promozione e comunicazione su prodotti e valori storico-culturali</li> <li>• Promuovere le attività di animazione territoriale</li> <li>• Formazione di comunità energetiche</li> <li>• Creazione di associazioni per la gestione e il recupero dei terreni abbandonati</li> <li>• Definizione di un piano per la gestione sostenibile delle risorse idriche</li> </ul>
Pinerolese	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tutelare e valorizzare il paesaggio agrario</li> <li>• Promuovere la sostenibilità dei processi produttivi e l'economia circolare</li> <li>• Creare nuove filiere produttive</li> <li>• Promuovere la formazione</li> <li>• Sostenere il ricambio generazionale</li> <li>• Promuovere le produzioni locali</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Organizzazione dell'offerta turistica e ricettiva</li> <li>• Definizione di linee guida per la gestione sostenibile delle risorse idriche</li> <li>• Attività di formazione e comunicazione</li> </ul>

Tab. 8 - Segue

<i>Distretti</i>	<i>Strategie prioritarie</i>	<i>Azioni prioritarie</i>
Frutta	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Potenziare la cooperazione territoriale</li> <li>• Potenziare l'identità del distretto rafforzando il legame prodotto-territorio</li> <li>• Migliorare la competitività</li> <li>• Sostenere il ricambio generazionale</li> <li>• Migliorare la sostenibilità dei processi produttivi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attività di formazione e comunicazione</li> <li>• Azioni di aggregazione e animazione territoriale</li> <li>• Azioni di negoziazione e di organizzazione operativo-gestionale tra produttori</li> <li>• Creazione del Museo diffuso della frutta</li> <li>• Creazione di itinerari turistico-ricreativi</li> <li>• Sostenere nuove filiere produttive</li> <li>• Azioni di valorizzazione del paesaggio frutticolo tradizionale</li> </ul>
Langhe-Monferrato	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tutelare e valorizzare il paesaggio</li> <li>• Promuovere i prodotti locali</li> <li>• Potenziare il turismo enogastronomico ed esperienziale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attività di formazione e comunicazione</li> <li>• Supporto per lo sviluppo di buone pratiche agronomiche e ambientali</li> <li>• Azioni per potenziare l'offerta turistica e museale</li> <li>• Azioni di promozione territoriale</li> <li>• Attività di sensibilizzazione sui valori architettonici e paesaggistici</li> </ul>
Monregalese-Cebano	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tutelare e valorizzare il capitale naturale</li> <li>• Recuperare i coltivi abbandonati, anche attraverso processi di ricomposizione fondiaria</li> <li>• Potenziare i servizi ecosistemici</li> <li>• Potenziare le filiere produttive locali</li> <li>• Sostenere il ricambio generazionale</li> <li>• Valorizzare saperi e pratiche agricole tradizionali</li> <li>• Conservare e valorizzare il patrimonio storico culturale</li> <li>• Migliorare la rete di percorsi ciclo-pedonali</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attività di formazione e comunicazione</li> <li>• Supporto per l'adesione al biologico e per altre certificazioni</li> <li>• Formazione di Comunità energetiche</li> <li>• Rafforzare i contratti di filiera</li> </ul>
Roero	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conservare la biodiversità</li> <li>• Migliorare l'impronta ambientale e l'uso efficiente delle risorse</li> <li>• Migliorare la competitività</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Azioni di adattamento al cambiamento climatico</li> <li>• Attività di formazione e comunicazione</li> <li>• Supporto per l'adesione al biologico e per altre certificazioni</li> <li>• Attività di promozione e comunicazione su prodotti e valori storico-culturali</li> </ul>

Fonte: elaborazione sui Piani di distretto, 2023 e 2024.

*Tab. 9 - Altre forme di associazionismo all'interno dei distretti del cibo Piemontesi*

<i>Distretti</i>	<i>% comuni appartenenti a forme di associazionismo<sup>9</sup></i>	<i>% comuni appartenenti a GAL</i>
Alta Langa e Cebano	98,2	100,0
Appennino e Colline di Langa e Monferrato	87,5	100,0
Chierese-Carmagnolese	0,0	0,0
Mombarone, Serra Morenica e Naviglio di Ivrea	39,5	36,8
Pinerolese	0,0	6,7
Frutta	43,2	45,5
Langhe-Monferrato	62,8	87,2
Monregalese-Cebano	76,9	90,8
Roero	16,7	87,5

*Fonte:* elaborazione su dati alfanumerici Regione Piemonte, 2022.

4. CONCLUSIONI. POTENZIALITÀ E RISCHI DELL'APPROCCIO DISTRETTUALE. – L'analisi condotta sul caso studio piemontese ha evidenziato diversi aspetti. Innanzitutto, tutti i distretti esaminati sembrano far riferimento prevalentemente ad un sistema alimentare locale. Nella maggior parte dei casi essi gravitano nell'ambito di poli urbani di medie o piccole dimensioni, operando alla scala della città-regione. In tutti i distretti del cibo esaminati le questioni territoriali di maggior rilievo riguardano il sistema insediativo e il crescente consumo di suolo, nonostante lo spopolamento della maggior parte dei comuni aderenti agli accordi di distretto. Si tratta di fenomeni che hanno una forte connessione non solo con l'abbandono dei coltivi e la frammentazione fondiaria, ma anche con il processo di rinaturalizzazione che caratterizza molte di queste aree rurali. Nonostante la diffusa presenza di aree agricole ad alto valore naturalistico e di componenti del paesaggio rurale tradizionale (sancite dal PPR), si registra una fase di intensivizzazione del paesaggio rurale, dove le monoculture e le colture permanenti, la massimizzazione della produzione, così come la presenza di infrastrutture e di sistemi produttivi altamente meccanizzati hanno portato ad un paesaggio molto diverso da quello evocato nella narrazione dei piani di distretto, soprattutto in pianura. In linea generale, sebbene i benefici prodotti da politiche e strumenti per potenziare le produzioni tipiche e

<sup>9</sup> Il dato geografico si riferisce alle Unioni dei comuni riconosciute dalla Regione Piemonte (Unioni di comuni o unione montane di comuni). Pinerolo è inoltre parte di una *green community*.

tutelare l'identità e il patrimonio di una comunità siano evidenti (Crescenzi *et al.*, 2022), allo stesso tempo il rischio di un'ulteriore iper-specializzazione, con conseguente standardizzazione del paesaggio e dell'economia locale, è concreto (Lazzeroni *et al.*, 2023a).

L'identità culturale e territoriale dei distretti del cibo è un'altra delle questioni emerse dall'indagine condotta sul caso piemontese. Tale concetto assume notevole importanza nei processi di sviluppo locale poiché rappresenta spesso un fattore rilevante di territorializzazione e aggregazione territoriale (Pollice, 2005), così come un elemento costitutivo del paradigma bioregionale (Magnaghi, 2014) e di altri modelli *place-based* e *regional food* come i sistemi agroalimentari localizzati (Lamine *et al.*, 2019) e la *City Region Food System* (CRFS) (Blay-Palmer *et al.*, 2015). La parola 'identità', infatti, riecheggia continuamente nei piani di distretto, soprattutto nell'accezione paesaggio-prodotto, dove il paesaggio è da intendersi come interazione tra componenti fisiche (di interesse storico e culturale) e pratiche, nozioni e saperi agricoli tradizionali. In altri casi si fa riferimento prevalentemente alla dimensione ambientale o turistico-ricreativa, ovvero al paesaggio visto come un'opportunità per potenziare la capacità turistica. Il paesaggio è spesso considerato come una forza trainante nei piani di distretto, rappresenta il cardine teorico su cui è costruita l'aggregazione e le azioni di promozione territoriale dei distretti, nonostante sia evidente la mancanza di misure concrete per l'attuazione delle strategie di conservazione e valorizzazione. Resta inoltre incerta la percezione da parte dell'utente finale e del consumatore del legame prodotto-paesaggio, vale a dire quanto questo sia effettivamente percepito come un binomio armonico o semplicemente una questione di notorietà di uno o dell'altro. Un aspetto che in prospettiva potrebbe alimentare altre ricerche.

La complessità del sistema di governance e l'efficacia dei distretti come strumenti di sviluppo locale sono altre questioni che meritano una riflessione. I soggetti aderenti all'accordo sono molto eterogenei, appartenenti sia al settore pubblico che privato. I distretti osservati in Piemonte sono, inoltre, aggregazioni territoriali molto estese, con membri che spesso appartengono a più accordi territoriali e territori differenti, che non si sentono parte solo di un paesaggio o di una comunità, ma probabilmente di una pluralità di paesaggi che offrono una molteplicità di prodotti agricoli tradizionali. La Tab. 9 mostra che molti comuni appartengono ad altre forme di associazionismo, come le unioni dei comuni o i Gruppi di Azione Locale (GAL). La sensazione è che il distretto sia più che altro un'occasione per rafforzare la cooperazione e il networking, un tentativo di intercettare e polarizzare i fondi comunitari, analogamente a quanto accaduto in alcuni paesaggi di eccezionale valore (Pettenati, 2019). Peraltro, le aree distrettuali piemontesi hanno già dimostrato una forte capacità di intercettare i fondi per lo sviluppo regionale e rurale, probabilmente anche grazie ad una maggiore sostenibilità dei processi

produttivi e sensibilità rispetto alle questioni climatico-ambientali. Nel caso piemontese il piano di distretto spesso assume le sembianze di uno schema comune di azioni di promozione territoriale, più che un piano strategico. Un piano fondato sulle tipicità e sulla produzione agroalimentare locale come strumento di *place branding*, marketing territoriale e sviluppo turistico (Lazzeroni *et al.*, 2023a). L'ampia estensione territoriale e la sovrapposizione con altri piani di sviluppo locale, efficaci e consolidati nel tempo, così come forme di aggregazione territoriale (GAL, Strategia Aree interne, Comunità energetiche, Green Community, PNRR, ecc.) rischiano infine di ridurne l'efficacia, produrre un ulteriore dispositivo di raggruppamento e, conseguentemente, una possibile dispersione di risorse.

In linea generale, occorre infine considerare che i distretti in Italia e Piemonte sono stati istituiti recentemente ed è pertanto prematuro esprimere un giudizio definitivo sull'efficacia di tali strumenti. Valutare l'adeguatezza nel tempo della politica dei distretti, anche in comparazione con altre forme di aggregazione e dispositivi di sviluppo locale, ampliando l'analisi ad altri casi italiani ed europei e approfondendo la relazione con gli strumenti di governo del territorio, potrebbe tuttavia contribuire alla necessità di formalizzare e dare concretezza a *food policy* locali.

## **Bibliografia**

- Battisti L., Dansero E., Epifani F., Graziano T. (2023). *Emplacing food*, ovvero ripensare il rapporto cibo-spazio. Prospettive di ricerca. *Rivista Geografica Italiana*, 130(4): 5-16. DOI: 10.3280/rgioa4-2023oa16842.
- Bohn K., Tomkins M., eds. (2024). *Urban food mapping: making visible the edible city*. New York: Routledge.
- Blay-Palmer A., Santini G., Dubbeling M., Renting H., Taguchi M., Giordano T. (2018). Validating the City Region Food System approach: Enacting inclusive, transformational City Region Food Systems. *Sustainability*, 10(5): 1680. DOI: 10.3390/su10051680.
- Branduini P., Pettenati G. (2022). Paesaggi del cibo. In: Spadaro C., Toldo A., Dansero E., a cura di, *Geografia e cibo: ricerche, riflessioni e discipline a confronto*. Società di Studi Geografici. *Memorie geografiche*, NS 20: 39-41.
- Corsi A., Barbera F., Dansero E., Peano C., eds. (2018). *Alternative Food Networks. An Interdisciplinary Assessment*. Cham: Palgrave Macmillan.
- Crescenzi R., De Filippis F., Giua M., Vaquero-Piñeiro C. (2022). Geographical indications and local development: The strength of territorial embeddedness. *Regional Studies*, 56(3): 381-393. DOI: 10.1080/00343404.2021.1946499.
- Dansero E., Lamich J.S. (2024). Intervista con Florent Yann Lardic, direttrice della rete francese del cibo Terres en Ville. *Rivista della Rete Italiana Politiche Locali del Cibo*, 3(1): 115-128.

- Dansero E., Marino D., Mazzocchi G., Nicolarea Y. (2019). *Lo spazio delle politiche locali del cibo: temi, esperienze e prospettive*. Torino: Celid.
- Downs S.M., Ahmed S., Fanzo J., Herforth A. (2020). Food environment typology: Advancing an expanded definition, framework, and methodological approach for improved characterization of wild, cultivated, and built food environments toward sustainable diet. *Foods*, 9(4): 532. DOI: 10.3390/foods9040532.
- Epifani F., Damiano P. (2022). Rappresentazioni narrative e costruzioni identitarie: la narrazione come pratica territorializzante. *Geotema*, 68: 14-21.
- ISTAT (2022). *7° censimento generale dell'agricoltura: primi risultati*. Testo disponibile al sito: [www.istat.it/wp-content/uploads/2022/06/report-censiagri\\_2021-def.pdf](http://www.istat.it/wp-content/uploads/2022/06/report-censiagri_2021-def.pdf) (consultato il 14/01/2025).
- Kneafsey M., Maye D., Holloway L., Goodman M.K. (2021). *Geographies of Food. An Introduction*. Londra: Bloomsbury Academic.
- Lamine C., Garçon L., Brunori G. (2019). Territorial agrifood systems: A Franco-Italian contribution to the debates over alternative food networks in rural areas. *Journal of Rural Studies*, 68: 159-170. DOI: 10.1016/j.jrurstud.2018.11.007.
- Lamine C., Pugliese P., Barataud F., Berti G., Rossi A. (2023). Italian biodistricts and French territorial food projects: How science-policy-experience interplays shape the framings of transitions towards sustainable territorial food systems. *Frontiers in Sustainable Food Systems*, 7. DOI: 10.3389/fsufs.2023.1223270.
- Lazzeroni M., Pettenati G., Privitera D., Zilli S. (2023a). Discorsi e pratiche della tipicità. Il cibo come ambito di costruzione identitaria, patrimonializzazione e sviluppo locale. *Rivista Geografica Italiana*, 130(4): 91-109. DOI: 10.3280/rgioa4-2023oa16850.
- Lazzeroni M., Berti G., Bruno R., Rossi A. (2023b). Le regioni del cibo: processi, politiche, narrazioni. *Rivista Geografica Italiana*, 130(4): 152-171. DOI: 10.3280/rgioa4-2023oa16857.
- Magnaghi A., a cura di (2014). *La regola e il progetto. Un approccio bio regionalista alla pianificazione territoriale*. Firenze: Firenze University Press.
- Olivieri F.M., Cesarini B., Bressan G. (2025). La patrimonializzazione del cibo come strumento di affermazione identitaria. La tradizione enogastronomica nei castelli romani. In: Benetti S., Cerutti S., Pettenati G., a cura di, *Geografia e patrimonio*. Società di Studi Geografici. *Memorie geografiche*, NS 27: 477-484.
- Orria B., Luise V. (2017). Innovation in rural development: “Neo-rural” farmers branding local quality of food and territory. *Italian Journal of Planning Practice*, 7(1): 125-153.
- Pettenati G. (2019). *I paesaggi culturali Unesco Italia*. Milano: FrancoAngeli.
- Pollice F. (2005). Il ruolo dell'identità territoriale nei processi di sviluppo locale. *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 10: 75-92.
- Rossi A. (2017). Beyond food provisioning: The transformative potential of grassroots innovation around food. *Agriculture*, 7(1): 6. DOI: 10.3390/agriculture7010006.
- Tarangoli S., Henke R., Mazzocchi G., Cisilino F., Licciardo F. (2024). From needs to policy action: Italian agri-food districts as a case of territorial cooperation. *Journal of Infrastructure, Policy and Development*, 8(10), 5914. DOI: 10.24294/jipd.v8i10.5914.
- Tecco N., Bagliani M., Dansero E., Peano C. (2017). Verso il sistema territoriale del cibo: spazi di analisi e di azione. *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 10: 23-42.

Vonthron S., Perrin C., Soulard C.T. (2020). Foodscape: A scoping review and a research agenda for food security-related studies. *PLoS ONE*, 15(5). DOI: 10.1371/journal.pone.0233218.

Piani di distretto consultati:

Camarlinghi A., Micheletti E., Bonis F., Quaglia M., a cura di (2023). *Distretto del cibo e del vino Langhe-Monferrato. Piano del distretto.*

Distretto del cibo Appennino e Colline di Langa e Monferrato (2024). *Piano di distretto.*

Distretto del cibo della frutta (2023). *Piano di distretto.*

Murgese S.D., Invernizzi M. (2024a). *Terre da tasté - Distretto del cibo Pinerolese. Piano del distretto*, Torino.

Murgese S.D., Invernizzi M. (2024b). *Distretto del cibo e del vino Mombarone, Serra Morenica e Naviglio di Ivrea. Piano del distretto*, Torino.

Murgese S.D. (2023). *Piano del distretto del cibo Chierese-Carmagnolese*, Torino.

Murgese S.D., Invernizzi M., Odenato M. (2023). *Distretto del cibo Monregalese-Cebano ad indirizzo biologico. Piano del distretto*, Torino.

Studio Vassallo, a cura di (2024). *Il distretto del cibo dell'Alta Langa e del Cebano. Dossier di candidatura e Piano di distretto*, Alba (CN).

Studio Vassallo, RV Studio, a cura di (2023). *Il distretto del cibo del Roero. Dossier di candidatura e Piano di distretto*, Alba (CN).

Francesca Savoldi\*, Stefano Soriani\*

*Decostruire il modello, ripensare il porto:  
geografie critiche della logistica globale*

Con l'introduzione del container i porti sono diventati nodi fondamentali della logistica globale. Di conseguenza, il loro sviluppo ha seguito un modello basato sulla continua espansione degli spazi portuali, sul gigantismo delle infrastrutture e sulla competizione tra porti. Questo modello, diventato la cornice discorsiva dominante per interpretare i temi dello sviluppo portuale, mostra oggi diverse crepe, a causa dei cambiamenti che investono la globalizzazione, dei problemi ambientali e territoriali, dei sempre più frequenti conflitti con le comunità locali. Questi fattori legittimano un approccio critico al rapporto tra porti, città e logistica globale. I porti restano infrastrutture rilevanti dal punto di vista socioeconomico. Tuttavia, il loro sviluppo va ricontestualizzato all'interno di un progetto urbano-territoriale che consideri la città-porto come *assemblage* socio-ecologico. La sfida non è solo infrastrutturale, ma ontologica: ridefinire cosa sia un porto, a cosa serva, e per chi debba funzionare.

*Parole chiave:* globalizzazione, logistica globale, porti, città portuali, infrastrutture, conflitti socio-ambientali.

*Deconstructing the model, rethinking the port: Critical geographies of global logistics.* – With the introduction of the container, ports have become pivotal nodes of global logistics. Consequently, their development has followed a model based on the continuous spatial expansion of port areas, infrastructural gigantism, and inter-port competition. This model, which has come to constitute the dominant discursive framework for interpreting port development, now shows multiple fractures, stemming from ongoing transformations in globalisation, mounting environmental and territorial challenges, and increasingly frequent conflicts with local communities. These dynamics legitimate a critical re-

\* Università Ca' Foscari Venezia, Dipartimento di Economia, Dorsoduro 3246, 30123 Venezia, francesca.savoldi@unive.it, soriani@unive.it. Progetto di ricerca ECO.AdSP2023-2028, Convenzione 1452/2023 Università Ca' Foscari Venezia - Autorità di Sistema Portuale Mare Adriatico Settentrionale. Gli autori ringraziano i revisori anonimi per i loro commenti e rilievi critici, ma restano i soli responsabili di quanto scritto.

Saggio proposto alla redazione il 10 settembre 2025, accettato il 15 gennaio 2026.

*Rivista geografica italiana*, CXXXIII, Fasc. 2, giugno 2026, ISSNc 2499-748X, pp. 93-109, Doi 10.3280/rgioa2-2026oa23044

Copyright © FrancoAngeli.

This work is released under Creative Commons Attribution – Non-Commercial – No Derivatives License.

For terms and conditions of usage please see: <http://creativecommons.org>.

examination of the relationship between ports, cities, and global logistics. Ports remain relevant infrastructures from a socio-economic standpoint. Yet their development must be re-situated within an urban-territorial perspective that conceives the port-city as a socio-ecological assemblage. The challenge is not merely infrastructural but ontological: to redefine what a port is, what purposes it serves, and for whom it should function.

*Keywords:* globalisation, global logistics, ports, port-cities, infrastructures, socio-environmental conflicts.

1. SOGNANDO LA ‘SERIE A’: LA CRISI DEL PARADIGMA PORTUALE. – La mattina del 23 luglio 2013, sotto un sole cocente, l’assessore della Regione Veneto e il presidente di Confindustria Venezia si recarono, insieme agli esponenti più importanti del mondo portuale e marittimo veneziano, al porto di Marghera per presenziare un evento senza precedenti: l’ingresso della portacontainer *Corneille*, un gigante del mare da 6.574 TEU, lunga 299 metri e con una stazza superiore alle 70.000 tonnellate. Si trattava della nave commerciale più grande mai transitata nella laguna veneziana fino a quel momento. Il suo accesso fu reso possibile dall’aumento dei pescaggi del canale di Marghera, portato a una profondità di 11,5 metri, che collega il mare aperto al cuore del porto commerciale. L’arrivo della *Corneille*, salpata un mese prima da Shanghai, fu celebrato da molti come un momento di svolta nelle vicende della portualità veneziana: una manifestazione pubblica di entusiasmo per l’arrivo di una ‘grande nave’, reso possibile dal dragaggio dei canali e dall’avvio di una nuova rotta commerciale diretta con l’Asia orientale, e inteso come una fondamentale opportunità di rilancio economico. L’Autorità Portuale veneziana definì l’evento “storico”, mentre la stampa locale ne enfatizzò l’eccezionalità con toni trionfali: “Il Mastodonte dei mari arriva a Venezia [...]. È grande come tre campi da calcio” (*Corriere del Veneto*, 24/7/2013); “Il porto commerciale di Venezia ha riconquistato la serie A” (*Gazzettino*, 25/7/2013).

È importante qui sottolineare il significato dell’utilizzo della metafora calcistica per commentare l’evento riportato: essa, infatti, sottende l’adesione al modello dominante che ha guidato non solo la politica e la governance portuale negli ultimi decenni, ma la stessa cornice discorsiva dentro alla quale il dibattito sui temi dello sviluppo portuale è maturato: quello che celebra il primato del gigantismo navale e infrastrutturale, insieme all’accettazione acritica della retorica che lega, *sic et simpliciter*, l’espansione portuale allo sviluppo della città. Un modello che, da un lato, ignora l’insostenibilità urbana della crescita infrastrutturale illimitata e i profondi squilibri di governance locale che ne possono derivare; dall’altro, che si configura come un dogma faticosamente discutibile, persino oggi, quando il mutato contesto economico e geopolitico globale suggerisce l’urgenza di una riflessione sulla necessità di un cambiamento di rotta. Da questo punto di vista, il caso veneziano incar-

na emblematicamente i problemi di questo modello dominante, dove la relazione tra conservazione della città, gestione dell'ambiente lagunare e sviluppo del porto si presenta particolarmente complessa (Soriani, 2004).

L'illusione di "giocare in serie A" – ovvero entrare nel campionato dei 'grandi' – è però un'ambizione condivisa in generale dai porti contemporanei. Si tratta della manifestazione di un paradigma che mostra oggi diverse crepe, fondato su un'idea di competitività ancorata all'espansione infrastrutturale permanente e su una logica di concorrenza totale, dove ogni porto è in competizione con tutti gli altri.

L'associazione data per scontata tra espansione portuale e sviluppo economico costituisce in realtà un presupposto epistemologico raramente messo in discussione, che ha contribuito al quadro concettuale di riferimento per la riconfigurazione logistica su scala globale, sostenendo attivamente i processi di globalizzazione economica. Questa riconfigurazione ha avuto origine con l'introduzione del container nella decade del 1950, ed è stata ulteriormente accelerata dallo sviluppo del ciclo intermodale e dalla conseguente integrazione dei porti nelle reti logistiche globali, dai processi di digitalizzazione nella gestione dei carichi, dalla decentralizzazione della loro gestione e dalla privatizzazione dell'uso dei terminal portuali (Ducruet e Lee, 2006): fattori, questi, che hanno svolto un ruolo fondamentale nell'evoluzione del capitalismo contemporaneo, sempre più segnato dall'aumento esponenziale dei flussi (di merci e informazioni) e dalla loro capacità di riconfigurare i territori (Armondi, 2025).

Tali cambiamenti hanno radicalmente ridefinito la natura del porto come infrastruttura, trasformandolo in un'entità cruciale della logistica globale, il cui funzionamento si è venuto a fondare sempre più sul paradigma del gigantismo come misura di competitività. Tuttavia, il gigantismo navale e la crescente concentrazione del settore del trasporto marittimo in un oligopolio, hanno generato una serie di contraddizioni, tra le quali la progressiva disgregazione del legame spaziale, economico, sociale e politico tra porto e città (Hoyle, 1989; Mah, 2014). Ne risulta che, mentre aumentano gli impatti negativi del gigantismo – generando conflitti di natura sociale e ambientale – la governance portuale si mostra sempre più subordinata agli interessi dell'oligopolio delle compagnie di trasporto (Slack, 2002).

Nell'espansione portuale contemporanea si annida una crisi dalle molteplici sfaccettature. Da un lato, i costi socio-ambientali che le città portuali sono chiamate a sostenere diventano oggetto di crescente contestazione sociale, quando non apertamente incompatibili con le traiettorie di sviluppo urbano. Dall'altro, l'espansione infrastrutturale può tradursi in spreco di risorse pubbliche, senza garantire resilienza o successo economico del porto, rivelandosi inefficace rispetto alle trasformazioni in atto. Il contesto attuale, definito dall'acronimo VUCA (*vo-*

*latility, uncertainty, complexity, ambiguity*) (Bennet e Lemoine, 2014), genera shock nel sistema della circolazione globale delle merci, aprendo a riconfigurazioni delle dinamiche e della geografia delle catene di fornitura. Tali processi sollevano interrogativi sulla sostenibilità futura del modello dominante che ha plasmato i sistemi portuali-logistici fino a oggi.

In questo quadro, il presente articolo analizza il paradigma portuale che ha guidato l'evoluzione dei porti negli ultimi decenni, e il modo stesso di interpretarla, mettendone in evidenza le criticità più importanti e, quindi, la necessità di un suo ripensamento. L'analisi si fonda su una prospettiva teorica di natura critico-discorsiva, che combina l'esame della letteratura con l'analisi del discorso mainstream relativo alle trasformazioni portuali, sottolineandone tensioni e contraddizioni, in relazione sia al cambiamento dell'attuale contesto economico e geo-economico – sempre più caratterizzato da incertezza e shock sistemici – sia alla crescente complessità delle relazioni tra porto e città.

La seconda sezione descrive il paradigma e il percorso che ne ha definito l'assetto attuale. La terza analizza le criticità della configurazione corrente, con particolare riferimento al rapporto porto-città. La quarta sintetizza le principali trasformazioni del sistema geografico-economico e le tendenze emergenti del trasporto marittimo, indicando possibili traiettorie di ristrutturazione dei porti e della governance. Le conclusioni riassumono criticità e potenzialità di cambiamento e delineano alcune linee chiave per un nuovo paradigma portuale e per future ricerche critiche.

2. LA NASCITA DEL PARADIGMA PORTUALE-LOGISTICO: CONCORRENZA, CONCENTRAZIONE E GIGANTISMO. – Il paradigma portuale contemporaneo nasce con l'adozione del container come standard globale e si consolida nella seconda metà degli anni Ottanta, quando il decentramento trasferisce la gestione dei porti dal livello nazionale a quello regionale, locale, o privato come nel Regno Unito. Parallelamente, la privatizzazione dell'utilizzo dei terminal portuali innesca la corporatizzazione delle autorità portuali, avviando una transizione verso modelli di governance imprenditoriali, focalizzati sulla generazione di ricavi e sull'efficienza operativa. Questo cambiamento trasforma i porti in soggetti concorrenziali, dando avvio a una competizione sempre più intensa, con impatti strutturali sulla natura e sul funzionamento dell'infrastruttura stessa (Wilmsmeier e Monios, 2016).

Nel nuovo assetto, i porti superano la loro funzione originaria di infrastrutture urbane di carico e scarico, diventando nodi centrali all'interno delle catene di approvvigionamento globali. Questo processo di integrazione logistica, che a livello territoriale ha aperto la strada a processi di *port regionalization* (Notteboom

e Rodrigue, 2005), li disconnette progressivamente dal contesto urbano di riferimento, rendendoli sempre più un ‘ingranaggio’ fondamentale del sistema logistico internazionale, che si pretende sempre più fluido e integrato. Privatizzazione, decentramento e regionalizzazione convergono così nel gettare le basi di un modello di sviluppo portuale fondato sulla concorrenza tra porti sempre più governati da logiche aziendali. Tale approccio si basa sull’assunto che la competizione favorisca il miglioramento dell’efficienza. Tuttavia, questa impostazione del tema portuale ha anche innescato fenomeni di concentrazione tra operatori e compagnie di navigazione, sollevando gravi interrogativi concorrenziali: in particolare, l’emergere di posizioni dominanti da parte di pochi attori globali e la progressiva perdita di contendibilità dei mercati locali. Dotati di reti terminalistiche estese, questi soggetti esercitano infatti un potere negoziale sproporzionato nei confronti delle autorità portuali (Verhoeven, 2009).

Spinte dall’obiettivo di massimizzare le economie di scala e di ampliare la copertura dei servizi, le compagnie marittime avviano processi di integrazione orizzontale, dando luogo a fusioni e alleanze. Se nel 1992 erano circa trenta le compagnie a movimentare la quasi totalità dei flussi marittimi, nel 2017 il controllo dell’80% del traffico containerizzato globale era concentrato in tre mega-alleanze (2M, Ocean, THE Alliance) che aggregavano gli otto principali vettori mondiali (Laxe, 2018).

Il processo si intensifica dopo la crisi finanziaria del 2008-2009, che spinge molte imprese a rivedere le strategie di integrazione, rifocalizzando le attività *core* e disinvestendo per preservare liquidità (Notteboom *et al.*, 2022). Parallelamente, la fine dell’esenzione antitrust UE accelera la ristrutturazione delle alleanze e spinge le compagnie a ordinare navi portacontainer sempre più grandi, trasformando il gigantismo navale in una strategia di consolidamento e di barriera all’ingresso. Ciò contribuisce però a una crescente sovracapacità, culminata simbolicamente nel fallimento di Hanjin nel 2016 (Bologna, 2017).

Gigantismo e concentrazione hanno così guidato l’evoluzione del trasporto marittimo, incidendo profondamente sui porti – la capacità massima passa da 6.400 TEU nel 1996 a 24.000 TEU nel 2025. A fronte della diminuzione dei costi unitari di trasporto, i porti sono costretti a ingenti investimenti in terminal, dragaggi e automazione, spesso senza garanzie di traffico. Già Slack (1993) evidenziava le contraddizioni di questo modello: elevati investimenti pubblici e possibile riduzione dell’occupazione, senza certezze sui benefici economici. I porti diventano così sempre più subordinati alle strategie delle compagnie marittime.

Oggi, come conseguenza delle tendenze sopra richiamate, pochi e potentissimi vettori globali, con diramazioni sempre più importanti nella logistica continentale, esercitano un potere di monoposonio, imponendo condizioni contrattuali ai porti

e minacciando di spostare i propri carichi altrove. Le alleanze possono inoltre alimentare concorrenza distruttiva tra terminal all'interno dello stesso porto, minando la sostenibilità delle operazioni. Infatti, sebbene una parte della letteratura nella geografia del trasporto abbia spesso evidenziato i benefici della concorrenza intra- ed extra-portuale (De Langen e Pallis, 2005), non si può sottovalutare il rischio che le forti pressioni per investimenti infrastrutturali pubblici finalizzati ad accogliere mega-navi si dimostrino alla fine antieconomici, a causa della volatilità della domanda e della già elevata capacità esistente.

Il paradigma portuale-logistico che si è venuto a formare si fonda dunque su tre pilastri: concorrenza esasperata, concentrazione dei vettori, gigantismo navale e infrastrutturale. Questo modello ha determinato profondi mutamenti strutturali, così come evidenti contraddizioni: la concentrazione, favorendo la nascita di un oligopolio nei vettori di trasporto, ha prodotto uno squilibrio nei rapporti di forza tra operatori e autorità portuali; il gigantismo ha generato cicli di sovracapacità e costi infrastrutturali crescenti; la competizione ha spinto verso investimenti ridondanti, spesso privi di razionalità economica (Huo *et al.*, 2018).

Nonostante tali contraddizioni, il modello dominante continua a spingere i porti a prendere a riferimento gli scali più grandi per orientare il proprio sviluppo, ignorando le differenze di contesto. In ambito europeo, per rappresentare questo fenomeno si è utilizzato il termine 'Rotterdamizzazione' (Notteboom, 2018): l'affermazione di hub portuali dominanti (come Rotterdam, il più grande del continente) che diventano un modello di riferimento per altri porti. Il risultato è che espansione portuale e gigantismo delle infrastrutture – che hanno trovato nel caso di Rotterdam la loro massima manifestazione – sono stati spesso assunti a paradigma ideale (e quindi desiderato e perseguito) dello sviluppo. In questa prospettiva, negli stessi studi portuali il 'modello Rotterdam' – il suo mastodontico processo di espansione portuale dal centro città fino alla Maasvlakte 2, la rincorsa al gigantismo navale attraverso il continuo approfondimento dei fondali, la realizzazione di infrastrutture, banchine, piazzali e gru sempre più imponenti – è diventato una sorta di *benchmark* nel modo di valutare l'evoluzione dei porti.

Infine, come approfondiremo nella sezione seguente, il modello espansivo dominante ha contribuito alla progressiva deterritorializzazione dei porti dalle città: divenuti nodi autonomi delle reti logistiche globali, essi sono oggi frequentemente in conflitto con i contesti urbani che li ospitano. La Tab. 1 sintetizza le principali trasformazioni che hanno investito natura e ruolo dei porti.

Tab. 1 - Sintesi delle trasformazioni portuali

<i>Fase</i>	<i>Processi chiave</i>	<i>Conseguenze</i>
Origine del paradigma portuale-logistico (1950-1970)	Introduzione container Avvio ciclo intermodale Crescente importanza delle economie di scala (navi e terminal)	Standardizzazione infrastrutture Standardizzazione flussi Avvio processi di integrazione nave-treno-camion
Privatizzazione e decentramento attività/nodi portuali e del trasporto (1980-1990)	Consolidamento intermodalità Decentramento territoriale Corporatizzazione autorità portuali Privatizzazione terminal	Adozione modelli manageriali Porti come imprese Avvio competizione e selezione tra porti e concentrazione traffici container
Regionalizzazione e integrazione logistica (1990-2000)	Porti come nodi del sistema logistico; logiche di rete Crescente intensità capitale e domanda spazio nei porti Aumento produttività ed efficienza operazioni Port regionalization	Espansione verso l'hinterland logistico Porti come nodi del sistema logistico globale Demarittimizzazione Riutilizzazione urbana del waterfront
Concentrazione e formazione/consolidamento oligopoli (2000-2010)	Fusioni, alleanze e integrazione tra vettori Formazione e consolidamento di mega-alleanze Crescente importanza del gigantismo navale	Formazione di oligopoli globali Aumento del potere contrattuale dei carrier e riduzione peso decisionale dei porti nel sistema logistico globale
Gigantismo e consolidamento concentrazione dell'industria portuale e marittima (2010-oggi)	Gigantismo navale (>20.000 TEUs) Investimenti pubblici e privati in mega-infrastrutture Digitalizzazione Automazione	Continua riduzione costi unitari Sovracapacità Aumento costi pubblici Aumento conflitti urbani (risorse, spazio, ambiente, impatti sociali)

3. LA RELAZIONE CONTESA CON LE CITTÀ: SPECCHIO DELLA CRISI. – Le città portuali incarnano oggi un paradosso: mentre i porti si sono progressivamente distaccati dalla città dal punto di vista funzionale, simbolico ed economico, la competizione tra porti e città per l'uso di spazio e risorse si è intensificata. A partire dagli anni Novanta del secolo scorso, l'automazione, la crescita del *transshipment*

e le misure di sicurezza chieste dal settore portuale-logistico, hanno reso i porti sempre più impenetrabili e autoreferenziali. Questo ha eroso il loro ruolo nell'immaginario e nella vita quotidiana delle città portuali, al punto da rendere sempre più rarefatta quell' 'atmosfera marittima' che ne ha accompagnato l'evoluzione fino allo sviluppo della containerizzazione dei carichi (Vallega, 1997).

Queste trasformazioni hanno alimentato un filone di studi sull'evoluzione dei porti e sulle relazioni porto-città. Focalizzando l'attenzione sugli approcci analitici, la letteratura sulla relazione porto-città può essere articolata in tre fasi principali, che riflettono il passaggio da una prospettiva funzionalista a una territoriale e relazionale.

I contributi di Bird (1971) e Hayuth (1982) hanno interpretato la *port-urban interface* come zona di transizione fisica e funzionale, anticipando la progressiva dissociazione spaziale legata alla containerizzazione. Questa prospettiva è stata sistematizzata da Hoyle (1989), che ha proposto un modello evolutivo in più fasi, dalla separazione porto-città fino a un possibile riallineamento su nuove basi funzionali. In questa fase di studi, l'interfaccia veniva letta come luogo di tensione, ma anche come potenziale ambito di riconciliazione tra funzioni portuali e urbane.

La stagione di studi successiva vede il consolidarsi dei processi di *waterfront redevelopment*, spostando l'attenzione sulle dimensioni culturali e morfologiche del rapporto porto-città. In questa prospettiva, Hein (2016) introduce il concetto di *port cityscape*, interpretando le città portuali come spazi culturali e infrastrutturali intrecciati, modellati dalle eredità della marittimità. Approcci relazionali, invece, leggono la *port-city interface* come una "geometria dinamica" di reti economiche, ambientali e sociali (Hesse, 2017; Van den Berghe *et al.*, 2018). In modo complementare, Armondi *et al.* (2024) evidenziano i nessi tra pianificazione, logistica e infrastrutture, introducendo il concetto di 'geografie operazionali' per descrivere spazialità ibride tra città e hinterland produttivo. Questa crescente complessità emerge anche in Borruso (2022), che interpreta l'attuale fase come un processo di ibridizzazione, in cui funzioni urbane, logistiche e territoriali si fondono ed estendono verso l'entroterra.

Parallelamente, una crescente letteratura analizza la fase di crisi del rapporto porto-città, che – come sostenuto in questo articolo – si configura come l'esito più evidente del modello espansivo dominante e che si palesa sotto diverse forme. Sul piano socioeconomico, molte città portuali affrontano processi di demarittimizzazione, soprattutto occupazionale, legati alle innovazioni tecnologiche nelle attività portuali e logistiche (Merk, 2013). A ciò si affiancano il disaccoppiamento tra economia urbana e portuale e una crescente asimmetria nella distribuzione di benefici e costi: mentre i vantaggi delle innovazioni intermodali si diffondono lungo l'intera catena logistica, i costi ambientali e territoriali gravano soprattutto sulle città

portuali (Musso, 1996; Soriani, 2002). Ne deriva una condizione in cui le città portuali sostengono oneri ambientali, sociali e finanziari senza benefici socioeconomici concreti e proporzionali ai costi.

In questo quadro, i temi ambientali sono diventati centrali nell'evoluzione delle relazioni tra porti e città (ESPO, 2024). Gigantismo navale e infrastrutturale rendono ancora più intensi e pervasivi gli impatti ambientali delle attività portuali; ne deriva una sempre maggiore attenzione da parte della ricerca accademica, delle organizzazioni internazionali e non governative per temi quali tutela della biodiversità, inquinamento delle diverse matrici ambientali, protezione delle coste e consumo di suolo (Matsuoka *et al.*, 2011). Centrale resta il tema dell'inquinamento, soprattutto nei 'porti urbani', prevalenti in Europa. Nonostante gli sforzi di riduzione degli impatti – tramite carburanti alternativi, sistemi di monitoraggio e gestione ambientale e fornitura di energia elettrica in banchina (WPSP, 2021) – i porti continuano a generare effetti ambientali significativi anche in assenza di grandi complessi industriali. Gli impatti principali riguardano l'inquinamento atmosferico (zolfo, NOx), con conseguenze sanitarie per le comunità locali (Miola *et al.*, 2009); in questo quadro, le navi da crociera sono divenute un simbolo della criticità, specie nel contesto europeo. A ciò si aggiungono l'inquinamento delle acque (zavorra, sversamenti, scrubber), del suolo, i rischi per la biodiversità e gli effetti sulla morfologia costiera e sul trasporto dei sedimenti legati al gigantismo navale e all'approfondimento dei canali, soprattutto lungo le coste basse.

Oltre agli impatti ambientali, le trasformazioni portuali e logistiche stanno ristrutturando lo spazio urbano, innescando nuove forme di disuguaglianza e conflitto. In questo ambito, diversi studi critici in geografia hanno mostrato come la riorganizzazione logistica influenzi fortemente le configurazioni urbane e le condizioni di vita, sottolineando come i grandi porti siano dei fondamentali fattori di ristrutturazione territoriale e urbana. Danyluk (2021) ha proposto il concetto di *supply-chain urbanism* per descrivere la riconfigurazione dello spazio urbano secondo le logiche della circolazione globale delle merci: la città non è più intesa come luogo abitato, ma come nodo operativo in reti economiche globali. Un esempio paradigmatico è offerto dalle città lungo la nuova Via della Seta (*Belt and Road Initiative*), dove l'espansione infrastrutturale portuale ha generato una ristrutturazione urbana funzionale agli interessi logistici (Apostolopoulou e Pant, 2022; Vegliò *et al.*, 2025). Tali trasformazioni sono spesso imposte con metodi autoritari, comportando espulsioni forzate, degrado ambientale e marginalizzazione sociale sotto la retorica di uno sviluppo promesso ma raramente realizzato (Apostolopoulou e Pizarro, 2025). Analisi simili emergono da studi su Dubai (Ziadah, 2018), dove l'espansione logistica ha subordinato il benessere collettivo agli imperativi della competitività globale. Altri autori (Mezzadra e Neilson, 2013; Cowen, 2014; Chua *et al.*, 2018) evidenziano come l'espansione logistica ridefinisca le geografie, i

regimi del lavoro e le infrastrutture, producendo valore attraverso disuguaglianze e sfruttamento interterritoriale.

Alla luce degli elementi appena richiamati, il tema della crisi tra porti e città viene sempre più spesso interpretato sotto la lente del conflitto. In questa prospettiva, la ricerca *Contested Ports*, ha documentato l'intensificarsi dei conflitti spaziali e socio-ambientali tra cittadini e porti in diverse città-porto del mondo<sup>1</sup>: comitati civici si mobilitano sempre più frequentemente per contrastare progetti dannosi per la salute pubblica, per l'ambiente e per il diritto alla città. Queste mobilitazioni mettono in luce non solo la crescente competizione tra diversi usi e strategie di sviluppo, ma anche un profondo deficit democratico alla cui base sta il disequilibrio decisionale tra amministrazioni della città, autorità portuale e compagnie del trasporto (Savoldi, 2024, 2025). In questo senso, il concetto di *license to operate* – ovvero l'accettazione sociale delle attività portuali – si è rivelato insufficiente: il problema non è solo di legittimità, ma di esclusione sistemica dei cittadini dai processi decisionali che trasformano radicalmente il loro territorio. Il modello urbano rappresentativo tradizionale fatica a reggere l'impatto del paradigma competitivo-infrastrutturale. Da qui l'urgenza di ripensare forme decisionali più inclusive, che riconoscano la società civile come attore fondamentale nella governance della città-porto.

I fattori di crisi appena richiamati e la crescente complessità della relazione tra porti e città richiedono una revisione critica del modello dominante; revisione, oggi ancor più necessaria alla luce delle pressanti esigenze di adattamento derivanti dal contesto geografico-economico in drammatica evoluzione.

4. L'ALBA DI UNA GLOBALIZZAZIONE DIVERSA: I PORTI AL BIVIO. – Il contesto nel quale si è cristallizzato il paradigma competitivo-infrastrutturale che ha accompagnato la globalizzazione degli ultimi decenni sta oggi attraversando profonde trasformazioni, per effetto di tendenze già oggi evidenti e che, pur nella difficoltà di prefigurarne con precisione i possibili approdi futuri, investiranno in maniera molto forte il futuro dei porti e quindi anche la natura delle loro relazioni con le città portuali: lo slogan utilizzato da ESPO (2024) – *The world is in transition, ports are in transition* – ben rende il senso della questione.

La congiuntura politico-economica che ne aveva sostenuto l'espansione, fondata su delocalizzazione, frammentazione produttiva e intensificazione degli scambi marittimi, è oggi messa in discussione. Shock sistemici hanno introdotto una forte discontinuità, imponendo una revisione delle priorità logistiche e delle geografie del trasporto. Il mutamento delle rotte Asia-Europa delle portacontainer dopo dicembre 2023, a seguito degli attacchi Houthi nel Mar Rosso, evidenzia la crescen-

<sup>1</sup> [www.contestedports.com/](http://www.contestedports.com/) (consultato il 10/03/2025).

te esposizione del trasporto marittimo ai fattori geopolitici (Gallo e Soriani, 2025). A ciò si sommano le crisi climatiche, come la siccità che nel 2023 ha ridotto il traffico nel Canale di Panama, e gli effetti persistenti della pandemia di Covid-19 sulle catene di approvvigionamento. La convergenza di questi eventi definisce una congiuntura globale VUCA, in cui i paradigmi tradizionali risultano meno efficaci e aumenta l'incertezza nella gestione di shock simultanei; di conseguenza, le catene del valore si stanno adattando alle nuove dinamiche economiche, geopolitiche e climatiche. Vari studi collegano la fase VUCA a una contrazione della globalizzazione, segnata dal rallentamento dell'integrazione economica e da processi di frammentazione e regionalizzazione dei flussi commerciali (Deaglio, 2022; Gong *et al.*, 2022). Dal 2008 si osserva infatti una frenata del commercio globale, che chiude la fase di iper-globalizzazione avviata nel 1986 (Brakman e van Marrewijk, 2022), con effetti su investimenti, catene del valore, credito e manifattura (UNCTAD, 2024). Il termine *slowbalization* descrive questa globalizzazione rallentata e riorientata verso la ricerca di una maggiore sicurezza economica e geopolitica (Benabed e Moncea, 2024).

L'accresciuta percezione del rischio, alimentata dall'instabilità sistemica e dai costi economici e finanziari derivanti dalle sempre maggiori interruzioni nelle 'filieri lunghe', sta contribuendo a rendere non più scontata la preferenza, da parte delle grandi imprese, per la delocalizzazione (*offshoring*) e quindi per la frammentazione delle filiere su scala globale. Ciò apre la strada a nuove strategie di *reshoring* e *friendshoring*/*allyshoring*, che potrebbero dare forma a nuove dinamiche di regionalizzazione delle catene del valore, puntando a rilocalizzare parte della produzione nei paesi d'origine o in territori geopoliticamente affini (Barbieri *et al.*, 2018). Ciò non implica il tramonto dell'*offshoring*, ma un orientamento delle scelte localizzative verso un equilibrio tra strategie diverse, variabile in base a mercati, settori e contesti politici e geopolitici (Brakman e van Marrewijk, 2022).

Va poi ricordato come l'ambiente politico globale sia diventato negli anni recenti sempre meno favorevole all'apertura commerciale, con l'aumento di misure protezionistiche – come mostrato dalla guerra tariffaria dell'amministrazione Trump – e un ritorno a politiche economiche orientate alla sicurezza strategica. Ne deriva un contesto economico e politico nel quale l'incertezza assume ormai carattere strutturale (Bialasiewicz e Soriani, 2025).

Queste trasformazioni si riflettono anche nei dati del commercio internazionale. Secondo l'UNCTAD (2024), si osserva un progressivo disaccoppiamento tra crescita del PIL e commercio globale: nel 2023, mentre l'economia mondiale è cresciuta del 2,7%, il commercio internazionale di beni ha subito un calo dell'1%. Per alcuni analisti, questa evoluzione potrebbe portare a una contrazione del commercio marittimo, specialmente quello a lungo raggio, a vantaggio di rotte regionali più brevi e meno esposte alle discontinuità globali (Danish Ship Finance, 2024).

In questo quadro, anche la geografia delle rotte marittime e le strategie logistiche mostrano segnali di discontinuità. La dissoluzione dell'alleanza 2M tra MSC e Maersk è un esempio emblematico di come il modello fondato sul gigantismo navale e sulla concentrazione dei servizi sia oggi oggetto di ripensamento. Le due compagnie hanno adottato approcci divergenti: MSC ha scelto di espandere autonomamente la propria rete su scala globale, affidandosi a grandi navi, mentre Maersk ha siglato un'alleanza con Hapag Lloyd (la Gemini Cooperation) fondata su un modello *hub-and-spoke*, con pochi grandi *hub* strategici collegati ad una rete di porti piccoli ed efficienti con navi veloci di minore dimensione e più frequenti servizi *feeder* (Baker, 2024). Grazie al maggior ricorso a questo modello organizzativo, lo *short-sea-shipping*, ovvero il traffico a corto raggio, potrà svolgere un ruolo più importante nella distribuzione dagli *hub* ai porti regionali, riducendo le chiamate dirette delle grandi navi verso i porti regionali (SRM, 2025).

Questa evoluzione mette in discussione il paradigma dominante. Se da un lato le grandi navi garantiscono economie di scala e competitività dei costi, dall'altro cresce l'interesse per modelli più agili, capaci di adattarsi a crisi ricorrenti e a nuove configurazioni produttive. Il gigantismo entra così in tensione con l'esigenza di flessibilità operativa, rendendo attrattiva l'adozione di navi più piccole integrate in reti più flessibili, anche in termini di investimenti infrastrutturali. Ciò indica che, anche secondo logiche di mercato, espansione portuale e gigantismo non sono l'unica via competitiva. I sistemi *hub-and-spoke* combinano economie di scala e flessibilità tramite reti *feeder*, mentre il trasporto marittimo a corto raggio, con navi veloci e servizi regolari, può sostenere traffici intra-regionali e la regionalizzazione delle filiere, aumentando la resilienza agli shock esterni.

In conclusione, l'incertezza strutturale del contesto attuale evidenzia la crisi del paradigma portuale-logistico dominante, fondato su una vera e propria 'monocultura del gigantismo infrastrutturale', oggi sempre più fragile. Il mutamento delle geografie della globalizzazione, l'instabilità crescente e la diversificazione delle strategie competitive aprono nuovi spazi di riflessione. In questo quadro, le scelte dei porti non possono più essere considerate neutre o meramente tecniche: possono favorire, oppure ostacolare, relazioni più integrate con la città, le comunità locali e i territori.

5. CONCLUSIONI: RIPENSARE IL PORTO NELL'ERA VUCA. – Le trasformazioni che interessano oggi il sistema portuale e la condizione delle città-porto non segnalano soltanto la crisi di un modello, ma aprono uno spazio di ripensamento sulle forme di governo, sulle priorità strategiche e sugli immaginari che orientano le relazioni tra porti e territori. La crescente conflittualità spaziale e socio-ambientale, la fragilità delle catene globali del valore e l'erosione di consenso intorno alle istituzioni portuali mostrano come il futuro della città-porto non possa più essere af-

frontato attraverso l'applicazione automatica di soluzioni tecniche o modelli estranei ai contesti locali. È invece cruciale ricollocare i porti nelle specificità urbane ed ecologiche locali, riconoscendo la pluralità di attori e la natura politica delle scelte che ne guidano l'evoluzione.

Da questa prospettiva emergono alcune linee d'azione che possono contribuire a rendere più giuste, sostenibili e resilienti le città portuali contemporanee. Ripensare la governance implica superare l'attuale separazione tra decisione tecnica e decisione pubblica, aprendo spazi in cui comunità urbane, lavoratori portuali, autorità locali, organizzazioni civiche e istituzioni scientifiche possano contribuire alla definizione delle priorità strategiche. Una delle questioni centrali, in questo senso, riguarda il superamento della visione settoriale che ancora caratterizza molti assetti decisionali.

Un modello realmente rinnovato deve includere una pluralità di attori, mentre le strutture vigenti tendono a escludere la società civile come stakeholder a pieno titolo. Ne consegue che quando si parla di inclusione si assume spesso che i soggetti da coinvolgere siano esclusivamente quelli settoriali, mentre persiste una diffusa resistenza a considerare i cittadini attivi come interlocutori legittimi nei processi decisionali. Una governance aggiornata richiede invece di valorizzare il dialogo inteso come interazione bilaterale che necessita di metodologie adeguate e di spazi strutturati di confronto. In questa direzione, la co-decisione non dovrebbe essere ridotta a un esercizio formale di consultazione, ma configurarsi come costruzione di arene stabili di confronto e di produzione condivisa di conoscenza. Nel contesto italiano, ciò potrebbe tradursi nel rafforzamento o nella revisione degli attuali organi di gestione, introducendo pratiche deliberative più inclusive e coerenti con le trasformazioni in atto nelle relazioni porto-città. Il tema investe la questione di come ripensare gli attuali organi di gestione delle autorità portuali, attraverso forme deliberative più inclusive. Rafforzare la dimensione sociale del porto è essenziale per la resilienza. Ciò implica riconoscere i diritti delle comunità locali e valorizzarne le conoscenze. Strumenti partecipativi come osservatori civici, monitoraggi condivisi e accordi territoriali aumentano la trasparenza e ricostruiscono la fiducia, spesso compromessa da decisioni unilaterali.

Parallelamente, ripensare il porto come componente di un ecosistema urbano complesso richiede anche di riorientare la governance verso l'integrazione degli obiettivi economici, ambientali e sociali in un'unica prospettiva. Trasformazioni infrastrutturali, strategie energetiche e politiche ambientali dovrebbero essere valutate in base alla loro capacità di generare benefici di molteplice natura – non solo in termini di efficienza logistica, ma anche di salute pubblica, biodiversità, qualità dell'abitare e coesione territoriale. Una simile impostazione apre alla possibilità di esplorare modelli di sviluppo portuale meno dipendenti dalle economie di scala e più orientati a vocazioni locali: sviluppo di filiere regionali, innovazione distribui-

ta, informatica marittima, cantieristica leggera e artigianale, logistica di prossimità, economia portuale circolare, tecnologie low-carbon che non richiedono espansioni fisiche, attività marittime culturali ed educative, e forme di utilizzo civico e multifunzionale degli spazi di *waterfront*.

Infine, affrontare un contesto caratterizzato da incertezza richiede capacità istituzionali aperte all'apprendimento e alla sperimentazione. L'integrazione tra autorità portuali, amministrazioni comunali, università e centri di ricerca può favorire l'emergere di nuovi strumenti anticipatori – dallo scenario *planning* al *foresight* partecipato – capaci di sostenere decisioni più consapevoli e orientate al lungo periodo.

Ripensare il futuro dei porti non significa negarne la dimensione economica, ma riconoscerne la natura politica: decidere che cosa debbano essere, a chi servire e per chi funzionare. Il compito non è quello di costruire un modello universalizzante, ma creare le condizioni per traiettorie situate, coerenti con storia, vulnerabilità e aspirazioni dei territori.

Il paradigma competitivo-infrastrutturale degli ultimi trent'anni è stato a lungo naturalizzato come unico orizzonte razionale, legittimato da un discorso economico-tecnocratico che ha assimilato crescita infrastrutturale e benessere. Ciò ha depoliticizzato la governance portuale, riducendola alla sola dimensione economica e trattando le contraddizioni come 'esternalità', anziché come segnali di squilibri sistemici e deficit democratici. Solo attraverso la presa di coscienza della crisi del modello, l'adozione di processi inclusivi e un effettivo riconoscimento della dimensione socio-ecologica dei porti sarà possibile uscire dalla trappola attuale.

## **Bibliografia**

- Apostolopoulou E., Pant H. (2022). 'Silk Road here we come': Infrastructural myths, postdisaster politics, and the shifting urban geographies of Nepal. *Political Geography*, 98: 102704. DOI: 10.1016/j.polgeo.2022.102704.
- Apostolopoulou E., Pizarro A. (2025). Contesting the anticipated infrastructural city: A grounded analysis of Silk Road urbanization in the multipurpose port terminal in Chancay, Peru. *Annals of the American Association of Geographers*, 115(1): 223-241. DOI: 10.1080/24694452.2024.2415718.
- Armondi S., Di Vita S., Galimberti B. (2024). *Geografie operazionali nel Nord Italia*. Milano: FrancoAngeli.
- Armondi S. (2025). *Geografie delle crisi. Dati, logistica e urbanizzazione del mondo*. Milano: Mimesis.
- Baker J. (2024, January 17). Maersk and Hapag-Lloyd put reliability at centre of new agreement. *Lloyd's List*. Testo disponibile al sito [www.lloydslist.com/LL1147966/Maersk-and-Hapag-Lloydput-reliability-at-centre-of-new-agreement](http://www.lloydslist.com/LL1147966/Maersk-and-Hapag-Lloydput-reliability-at-centre-of-new-agreement) (consultato 1/3/2025).

- Barbieri E., Ciabuschi F., Frattocchi L., Vignoli M. (2018). What do we know about manufacturing reshoring? *Journal of Global Operations and Strategic Sourcing*, 11(1): 79-122. DOI: 10.1108/JGOSS-02-2017-0004.
- Benabed A., Moncea M. (2024). Slowbalization: Rising trends for the global economy and business. *Proceedings of the 18th International Conference on Business Excellencel* SCIENDO: 283-294. DOI: 10.2478/picbe-2024-0024.
- Bennet N., Lemoine G.J. (2014). What a difference a world makes: Understanding threats to performance in a VUCA world. *Business Horizons*, 1126: 1-7. DOI: 10.1016/j.bushor.2014.01.001.
- Bialasiewicz L., Soriani S. (2025). Le geografie dell'incertezza e quelle dell'insicurezza: 'navigare' il mondo di Trump. *Documenti Geografici*, 2: 591-596. DOI: 10.19246/DOCUGEO2281-7549/202501\_52.
- Bird J. (1971). *Seaports and Seaport Terminals*. London: Hutchinson University Library.
- Bologna S. (2017). *Tempesta perfetta sui mari. Il crack della finanza navale*. Roma: DeriveApprodi.
- Borruso G. (2022). Port-city relationship in the era of hybridization. A development model. *J-Reading*, 2: 125-137. DOI: 10.4458/5598-12/dx.doi.org/10.4458/5598-12.
- Brakman S., van Marrewijk C. (2022). Tasks, occupations and slowbalisation: On the limits of fragmentation. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 15(2): 407-436. DOI: 10.1093/cjres/rsac014.
- Chua C., Danyluk M., Cowen D., Khalili L. (2018). Turbulent circulation: Building a critical engagement with logistics. *Environment and Planning D: Society and Space*, 36(4): 617-629. DOI: 10.1177/0263775818783101.
- Corriere del Veneto (2013, 24 luglio). *Il Mastodonte dei mari a Venezia*. Testo disponibile al sito <https://corrieredelveneto.corriere.it/veneto/notizie/cronaca/2013/24-luglio-2013/mastodonte-mari-venezia-2222316062779.shtml> (consultato 1/6/2025).
- Cowen D. (2014). *The Deadly Life Of Logistics: Mapping violence in Global Trade*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Danyluk M. (2021). Supply-chain urbanism: Constructing and contesting the logistics city. *Annals of the American Association of Geographers*, 111(7): 2149-2164. DOI: 10.1080/24694452.2021.1889352.
- Danish Ship Finance (2024, maggio). *Shipping Market Review*. Testo disponibile al sito <https://skibskredit.dk/wp-content/uploads/2024/03/shipping-market-review-may-2024.pdf> (consultato 3/3/2025).
- Deaglio M. (2022). *Il mondo post globale*. Milano: Guerini.
- De Langen P.W., Pallis A. (2006). Analysis of the benefits of intra-port competition. *International Journal of Transport Economics*, 33(1): 69-86.
- Ducruet C., Lee S.W. (2006). Frontline soldiers of globalisation: Port-city evolution and regional competition. *GeoJournal*, 67: 107-122. DOI: 10.1007/s10708-006-9037-9.
- ESPO (European Sea Port Organisation) (2024). *Priorities of Europe's seaports for 2024-2029*. Brussels: ESPO. Testo disponibile al sito [www.espo.be/news/priorities-of-europes-seaports-for-2024-2029](http://www.espo.be/news/priorities-of-europes-seaports-for-2024-2029) (consultato 1/2/2025).
- Gallo A., Soriani S. (2025). The geopolitical crisis of the Red Sea - Maritime transport dynamics in the reorganisation of logistic chains. *GeoProgress Journal*, 11(2): 1-19. DOI: 10.20373/2384-9398/50.

- Gazzettino (2013, 25 luglio). *Ecco la maxi portacontainer: 'Marghera porto di serie A'*.
- Gong H., Hassink R., Foster C., Hess M., Garretsen H. (2022). Globalisation in reverse? Reconfiguring the geographies of value chains and production networks. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 15(2): 165-181. DOI: 10.1093/cjres/rsac012.
- Hayuth Y. (1982). The port-urban interface: An area in transition. *Area*, 14(3): 219-224. [www.jstor.org/stable/i20001810](http://www.jstor.org/stable/i20001810).
- Hein C. (2016). Port cityscapes: Conferences and research contributions on port cities. *Planning Perspectives*, 31(2): 313-326. DOI: 10.1080/02665433.2015.1119714.
- Hesse M. (2017). Approaching the relational nature of the port-city interface in Europe: Ties and tensions between seaports and the urban. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 109(2): 210-223. DOI: 101111/tesg.12282.
- Hoyle B.S. (1989). The port-city interface: Trends, problems and examples. *Geoforum*, 20(4): 429-435.
- Huo W., Zhang W., Chen P.S.L. (2018). Recent development of Chinese port cooperation strategies. *Research in Transportation Business & Management*, 26: 67-75. DOI: 10.11648/j.ajtte.20220701.11.
- International Transport Forum (2018). *The impact of alliances in container shipping*. Testo disponibile al sito [www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/impact-alliances-container-shipping.pdf](http://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/impact-alliances-container-shipping.pdf) (consultato 10/2/2025).
- Laxe F.G. (2018). El transporte marítimo y los desarrollos portuarios. *Estudios de Economía Aplicada*, 36(3): 647-668. DOI: 10.25115/eea.v36i3.2546.
- Mah A. (2014). *Port Cities and Global Legacies. Urban Identity, Waterfront Work, and Radicalism*. Londra: Palgrave MacMillan.
- Matsuoka M., Hricko A., Gottlieb R.D. (2011). *Global Trade Impacts: Addressing the Health, Social and Environmental Consequences of Moving International Freight Through Our Communities*. Los Angeles: Occidental College and University of Southern California.
- Merk O. (2013). The competitiveness of global port-cities: Synthesis report. *OECD Regional Development Working Papers*, 2013/13. DOI: 10.1787/5k40hdhp6t8s-en.
- Mezzadra S., Neilson B. (2013). *Border as Method, or, the Multiplication of Labor*. Durham, US: Duke University Press.
- Miola A., Paccagnan V., Mannino I., Massarutto A., Parujo A., Turvani M. (2009). *External costs of transport Case study: Maritime transport*. European Commission Joint Research Centre Institute for Environment and Sustainability (EUR23837). DOI: 10.2788/18349.
- Musso E. (1996). *Città portuali. L'economia e il territorio*. Milano: FrancoAngeli.
- Notteboom T., Rodrigue J.-P. (2005). Port regionalization: Towards a new phase in port development. *Maritime Policy and Management*, 32(3): 297-313. DOI: 10.1080/03088830500139885.
- Notteboom T. (2018). *Towards a "Rotterdamisation" of the European container port system?* PortEconomics. Testo disponibile al sito [www.porteconomics.eu/portgraphic-towards-a-rotterdamisation-of-the-european-container-port-system/](http://www.porteconomics.eu/portgraphic-towards-a-rotterdamisation-of-the-european-container-port-system/) (consultato 1/2/2025).
- Notteboom T., Pallis A., Rodrigue J.-P. (2022). *Port Economics, Management and Policy*. New York: Routledge.

- Savoldi F. (2024). Contested port cities: Logistical frictions and civic mobilization in Genoa and Venice. *Environment and Planning C: Politics and Space*, 42(8), 1352-1369. DOI: 10.1177/23996544241231684.
- Savoldi F. (2025). Geographies and counter-geographies of global circulation in port cities - the case of Piraeus. *Urban Geography*, 46(8): 1757-1773. DOI: 10.1080/02723638.2025.2464561.
- Slack B. (1993). Pawns in the game: Ports in a global transportation system. *Growth and Change*, 24: 579-588.
- Slack B. (2002). Globalizzazione e trasporto marittimo: competizione incertezza e implicazioni per le strategie di sviluppo portuale. In: Soriani S., a cura di, *Porti, città e territorio costiero. Le dinamiche della sostenibilità*. Bologna: il Mulino.
- Soriani S. (2002). La transizione postindustriale della portualità tra dinamiche di mercato e vincoli-opportunità territoriali. In: Soriani S., a cura di, *Porti, città e territorio costiero. Le dinamiche della sostenibilità*. Bologna: il Mulino.
- Soriani S. (2004). Port development and implementation challenges in environmental management. The case of Venice. In: Pinder D., Slack B., a cura di, *Shipping and Ports in the Twenty-first Century. Globalisation, Technological Change and the Environment*. London: Routledge.
- SRM (2025). *Italian Maritime Economy. Protezionismo e dazi: impatti su shipping globale e modelli portuali. Il Mediterraneo al centro degli scenari tra intermodalità e sostenibilità*. Napoli: Giannini Editore.
- UNCTAD (2024). Lower economic growth and trade disruptions in 2024 to impact development. UNCTAD/PRESS/PR/2024/007. Testo disponibile al sito <https://unctad.org/pressmaterial/lower-economic-growth-and-trade-disruptions-2024-impact-development> (consultato 1/3/2025).
- Vallega A. (1997). *Geografia delle strategie marittime*. Milano: Mursia.
- Van den Bergh K., Jacobs W., Boelens L. (2018). The relational geometry of the port-city interface: Case studies of Amsterdam, the Netherlands, and Ghent, Belgium. *Journal of Transport Geography*, 70(C): 55-63. DOI: 10.1016/J.JTRANGEO.2018.05.013.
- Vegliò S., Silver J., Pollio A., Governa F., Apostopoulou E. (2025). A dialogue on global infrastructure-led urbanization: Concepts and reorientations. *Dialogues in Human Geography*, 1-21. DOI: 10.1177/20438206251321093.
- Verhoeven P. (2009). European ports policy: Meeting contemporary governance challenges. *Maritime Policy & Management*, 36(1): 79-101. DOI: 10.1080/03088830802652320.
- Wilmsmeier G., Monios J., Pérez-Salas G. (2014). Port system evolution - The case of Latin America and the Caribbean. *Journal of Transport Geography*, 39: 208-221. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2014.07.007.
- WPSP (World Ports Sustainable Program) (2021). *World Ports Sustainable Report 2020*. IAPH. Testo disponibile al sito [www.iaphworldports.org/n-iaph/wp-content/uploads/2021/10/IAPH\\_annual\\_report\\_2020-2021.pdf](http://www.iaphworldports.org/n-iaph/wp-content/uploads/2021/10/IAPH_annual_report_2020-2021.pdf) (consultato 10/4/2025).
- Ziadah R. (2018). Constructing a logistics space: Perspectives from the Gulf Cooperation Council. *Environment and Planning D: Society and Space*, 36(4): 666-682. DOI: 10.1177/0263775817742916.

Veronica Conte\*

*Finanziarizzazione del suolo e ristrutturazione aziendale:  
due processi complementari nel caso Bicocca/Pirelli?*

Il libro *Class meets land: the embodied history of land financialisation*, scritto da Maria Kaika e Luca Ruggiero e pubblicato nel 2025 per la collana *IJURR Studies in Urban and Social Change* (University California Press), offre un'analisi approfondita e storica della trasformazione del suolo in un asset finanziario a partire dall'area della Bicocca a Milano. Il volume si inserisce nel dibattito sulla finanziarizzazione della produzione urbana, proponendo un contributo che pone l'accento sul ruolo sociale, simbolico e materiale del suolo nelle lotte di classe.

L'obiettivo è duplice. Da un lato, gli autori intendono spiegare la valorizzazione del suolo e la sua trasformazione in asset finanziario come un processo conteso, 'vissuto' (*lived*) e 'personificato' (*embodied*). Per farlo, Kaika e Ruggiero attribuiscono centralità all'*agency* degli attori, in particolare a quella della classe operaia e dell'élite capitalista, e ai loro interessi sul suolo. Dall'altra parte, gli autori si propongono di superare le interpretazioni della finanziarizzazione della produzione urbana come un processo scarsamente radicato nel territorio e nella governance urbana e, quindi, dettato unicamente dall'interferenza negli affari urbani delle élite globali transnazionali.

Questo commentario critico è strutturato in due parti. Nella prima si descrive la struttura e si riflette sul carattere narrativo del libro, grazie ai quali gli autori ricostruiscono in modo chiaro e coerente i conflitti e le lotte di classe sul suolo della Bicocca per oltre un secolo e mezzo di storia. Per concludere, si presentano alcune considerazioni emerse dopo aver letto il volume, nella speranza di offrire un contributo aggiuntivo all'analisi storica condotta dai due autori.

\* Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Piazza Leonardo da Vinci 32, 20133 Milano, veronica.conte@polimi.it; KU Leuven, Department of Earth and Environmental Science, Division of Geography and Tourism, Celestijnenlaan 200E, B-3001 Leuven-Heverlee, veronica.conte@kuleuven.be.

Saggio proposto alla redazione il 15 febbraio 2026, accettato il 20 febbraio 2026.

1. UN RACCONTO, TRE STORIE INTRECCIAE. – L'analisi presentata nel testo cuce insieme tre storie parallele. La prima è quella della Pirelli, azienda simbolo dello sviluppo industriale del capoluogo lombardo e dell'intero paese. Ne emerge una complessa traiettoria aziendale che alterna momenti di crescita imponente a momenti di crisi, e fasi di stabilità a fasi di significative ristrutturazioni interne e finanziarie. La trama ripercorre la transizione dell'azienda da società per azioni amministrata dalla famiglia Pirelli all'inizio del XX secolo, a grande colosso multinazionale negli anni Venti del Novecento e, infine, a gruppo diversificato e finanziarizzato a partire dalla metà degli anni Ottanta. Si tratta di una parabola di potere economico e politico che si consolida dapprima all'interno della fabbrica, per poi espandersi al di fuori dello stabilimento fordista e varcare i confini nazionali. La seconda vicenda è quella della classe operaia milanese che, nel corso del XX secolo, si afferma come un soggetto politico autonomo e come protagonista di importanti lotte e rivendicazioni nei confronti delle élite capitaliste e di governo. Questi due filoni si incontrano nel territorio della Bicocca. All'inizio del Novecento, l'area che si estende lungo la direttrice verso Sesto San Giovanni, inclusa la Bicocca, si presenta come un territorio 'vergine', ancora scarsamente urbanizzato e principalmente a vocazione agricola. Grazie al sostegno della Banca Feltrinelli, nel 1906 la famiglia Pirelli acquista un lotto di circa 1,2 milioni di metri quadrati, su cui costruisce uno stabilimento che diventa operativo pochi anni dopo. È da questo evento che l'area della Bicocca e la sua traiettoria di sviluppo diventano il soggetto della terza storia del racconto. Da essa emerge un territorio profondamente conteso e caratterizzato da diverse geografie del potere (per dirla alla Massey, 2005). Queste ultime sono storicamente plasmate dai rapporti di forza tra la classe operaia e l'élite capitalista e dai conflitti riguardanti l'uso, la gestione e la riappropriazione – materiale, simbolica e politica – dello spazio della fabbrica e, in parte, anche della città.

Le tre storie si intrecciano in un racconto denso e ricco sulla trasformazione del suolo in un asset finanziario. Il materiale empirico è raccolto attraverso un'analisi meticolosa degli archivi e dei documenti. Questi dati sono triangolati con una serie di interviste condotte con architetti, urbanisti, *developer*, accademici e alcuni protagonisti delle vicende più recenti che hanno riguardato la Pirelli, la Bicocca e la storia del movimento operaio milanese. Dal punto di vista analitico, gli autori ricorrono all'uso delle periodizzazioni e delle narrative. Tali strategie non solo rendono la lettura del testo molto piacevole, ma consentono anche di valorizzare l'importanza del tempo, inteso non come un semplice costrutto sociale, bensì come una dimensione analitica fondamentale in cui "le relazioni sociali sono messe in discussione e istituzionalizzate, vengono creati, mantenuti e scambiati significati e memorie collettivi" (Gotham, 2000, p. 275 - traduzione dell'autrice; cfr. anche Aminzade, 1992). La centralità del tempo e l'uso delle narrative sono altrettanto funzionali a far emergere una *path dependency* nelle tre storie narrate, in cui diversi

eventi storici sono messi in relazione tra loro e, in maniera congiunta, suggeriscono una certa direzione al cambiamento.

2. SUOLO, CONFLITTI DI CLASSE E TERRITORIO: LE QUATTRO CITTÀ PRESENTATE NEL LIBRO. – Il volume è strutturato in quattro parti che seguono cronologicamente le diverse fasi di sviluppo del territorio della Bicocca. Ogni capitolo pone l'accento sui conflitti tra l'élite capitalista e la classe operaia riguardo al suolo. Lo scopo è farne emergere il ruolo centrale dal punto di vista sociale, simbolico e materiale. La prima parte, *City of Industry*, tratta il periodo che va dalla fine del XIX secolo agli anni precedenti al secondo conflitto mondiale. In questa prima fase di industrializzazione, il suolo rappresenta un mezzo per pacificare le prime rivendicazioni sociali della classe operaia. L'obiettivo dei Pirelli è addomesticare la classe lavoratrice, renderla più disciplinata, leale e socializzata con le gerarchie interne del sistema fabbrica. L'acquisizione di un lotto nell'area della Bicocca diventa una scelta strategica non solo per espandere la produzione, ma anche per rendere operativi nuovi approcci gestionali dell'azienda e della forza lavoro di tipo paternalistico e tayloristico. Durante il ventennio fascista, l'ideologia corporativista consolida ulteriormente questi metodi di gestione. Da una parte, il regime li considera essenziali per accrescere la lealtà della classe operaia e per contenere le spinte rivoluzionarie socialiste all'interno delle fabbriche. Dall'altra, le élite capitaliste li usano per rafforzare la loro immagine di padroni benevoli.

È in questo contesto autoritario che le imprese italiane, dalle più piccole ai più grandi stabilimenti fordisti, raddoppiano l'offerta di servizi attraverso la costruzione di case e di appartamenti. Un esempio emblematico è il Villaggio Pirelli, costruito nel territorio della Bicocca all'indomani della prima guerra mondiale. Ed è proprio a partire da questo evento storico che Kaika e Ruggiero mettono in luce una contraddizione importante. Le pratiche paternalistiche e l'ideologia corporativista fascista di quegli anni hanno effettivamente prodotto una classe operaia leale. Tuttavia, nel tempo, la lealtà si dimostrerà non tanto nei confronti del regime e dei padroni, ma piuttosto verso gli spazi della fabbrica, sia quelli della produzione che quelli della riproduzione sociale. Questa costruzione di lealtà multiple inciderà sul consolidamento di una coscienza di classe che sarà alla base delle rivendicazioni, sia simboliche che materiali, di una gestione collettiva della fabbrica.

*City of workers*, la seconda parte del volume, tratta del periodo che va dallo scoppio del secondo conflitto mondiale agli anni Settanta del Novecento. Durante la guerra, la classe operaia sperimenta una prima gestione collaborativa della fabbrica, approfittando dell'assenza temporanea della famiglia Pirelli e del supporto della dirigenza intermedia. L'area della Bicocca e gli spazi della Pirelli, in principio progettati per controllare e disciplinare la manodopera, diventano luoghi simbolo della resistenza antifascista. Al rientro della famiglia in Italia, però, si assiste a un

processo violento di restaurazione del potere aziendale. Innanzitutto, la gestione dell'azienda torna nelle mani della famiglia in seguito all'abolizione del Consiglio di Gestione. In secondo luogo, la vittoria della Democrazia Cristiana alle elezioni del 1948 crea un clima favorevole all'attuazione di piani di ristrutturazione aziendale. Questi, nel tempo, non solo marginalizzeranno la classe operaia, ma mineranno anche la credibilità dei sindacati. In terzo luogo, nella famiglia si fa strada l'idea che il prestigio dell'azienda non debba essere solo riconducibile alla fabbrica ma, al contrario, debba espandersi anche in altri ambiti. Così, la Pirelli si afferma anche come istituzione culturale, fondando una rivista e istituendo una fondazione. In ultimo, la famiglia utilizza ancora una volta il suolo di sua proprietà per affermare il proprio potere politico ed economico, costruendo quello che diventerà un edificio simbolo del capoluogo lombardo: il grattacielo del Pirellone.

Al periodo di restaurazione del potere dell'azienda seguono anni di protagonismo della classe operaia che si appropria della Bicocca, trasformandola in un vero e proprio laboratorio politico di conflitto sociale. I lavoratori e le lavoratrici rifiutano ogni tipo di intermediazione sindacale. Iniziano a coltivare una forte connessione con gli intellettuali dell'operaismo italiano, tentando contemporaneamente di costruire alleanze con il movimento studentesco e quello femminista. La creazione di un Comitato Unitario di Base nel 1968 rappresenta un'avanguardia in Italia, così come i sabotaggi, le assemblee spontanee e gli scioperi autonomi organizzati alla Bicocca. Le esperienze politiche si espandono a macchia d'olio nelle altre fabbriche del capoluogo lombardo, arrivando fino agli stabilimenti della FIAT a Torino. Come testimonia il racconto del picchetto organizzato al Pirellone, le lotte operaie sconfinano nel centro città.

La terza sezione del libro, *City of Technology*, discute la strategia adottata dai Pirelli del *land revanchism* alla base del processo di trasformazione del suolo in un asset finanziario a partire dagli anni Ottanta. Il movimento operaio è stato travolto dalla violenza degli 'anni di piombo' e della 'strategia della tensione'. Nel tentativo di riposizionarsi in un mercato internazionale diventato estremamente competitivo, i Pirelli decidono di puntare su una strategia industriale pro-crescita. Come prima cosa, vendono il Pirellone alla Regione Lombardia. Tale operazione permette loro di raccogliere i capitali per finanziare sia la delocalizzazione della produzione che gli investimenti in ricerca e sviluppo, ritenuti essenziali per la sopravvivenza nel mercato. Inoltre, con il supporto delle amministrazioni locali, decidono di lanciare il progetto Technocity. Pensata per accompagnare la conversione funzionale dell'area della Bicocca nel primo polo tecnologico della città e del paese, l'operazione avrebbe consentito di produrre flussi di cassa tramite la messa a valore del suolo.

La parte finale, *City of Finance*, si sviluppa a partire dagli anni Novanta quando si avvia un processo di riorganizzazione aziendale che porta al consolidamento

della Pirelli come gruppo industriale diversificato, operativo anche nel settore FIRE (*real estate* e finanza). Il progetto Technocity è definitivamente accantonato a favore del progetto Bicocca. Quest'ultimo avrebbe trasformato l'area in una nuova centralità in grado di ospitare nuovi spazi terziari, residenziali, culturali e il nuovo ateneo cittadino: l'Università degli Studi di Milano-Bicocca. Come già avvenuto nel caso di Technocity, anche questa operazione è facilitata dall'intervento dell'attore pubblico, sia attraverso la pianificazione urbanistica che tramite l'acquisizione del 40% del suolo e il cofinanziamento dell'operazione immobiliare del nuovo ateneo. Il quartiere cambia gradualmente aspetto. Si crea una frattura tra il passato e il presente. Ciò che si osserva è una sorta di *no-man's land* in cui il glorioso passato della Bicocca come spazio politico radicale è gradualmente rimosso per lasciare il posto a una forma di urbanità edulcorata.

3. FINANZIARIZZAZIONE DEL SUOLO E RISTRUTTURAZIONE AZIENDALE: DUE PROCESSI COMPLEMENTARI NEL CASO BICOCCA/PIRELLI? – Come sottolineato nella parte introduttiva di questo contributo, gli autori intendono offrire un'analisi storica e territoriale della trasformazione del suolo della Bicocca in un asset finanziario, partendo da uno studio delle lotte di classe. Il volume non solo riesce nell'intento, ma, grazie all'uso delle narrative, rende leggibile e coerente un processo storico complesso e fortemente conteso. Pur senza sminuire il ruolo delle lotte sociali nei processi di trasformazione del suolo in un asset finanziario e il valore analitico del volume, questo commentario si conclude con una riflessione interpretativa che, si spera, possa aprire nuovi interrogativi di ricerca, anche al di là del caso studio trattato nel volume di Kaila e Ruggiero. Tale riflessione nasce da una lettura trasversale dei capitoli riguardanti il passaggio della Pirelli da azienda familiare a gruppo diversificato. La transizione aziendale è considerata indicativa di una trasformazione della città “da metropoli fordista a *mecca* del *real estate*” (Gibelli, 2016, p. 61 - enfasi aggiunta), trasformazione avvenuta anche grazie al fondamentale ruolo di intermediazione delle amministrazioni locali. Dalla riflessione sembra emergere una ipotesi di complementarità tra il processo di finanziarizzazione del suolo dell'area della Bicocca e quello di ristrutturazione finanziaria e gestionale della Pirelli.

Sin dalla sua fondazione, l'azienda è fortemente radicata nel territorio e si afferma come leader a livello nazionale. Allo stesso tempo, la dirigenza dà prova di avere mire espansionistiche e di puntare a un mercato internazionale in crescita e altamente competitivo. Tra le due guerre, la Pirelli si espande oltre i confini nazionali, aprendo stabilimenti nel Regno Unito, in Spagna e in Argentina. In modo analogo ai *competitor* internazionali, si posiziona anche nel mercato asiatico. Qui, però, non vi insedia degli stabilimenti industriali, ma acquista delle piantagioni con l'obiettivo di sfruttare la manodopera locale e assicurarsi un approvvigionamento di materie prime a basso costo. Ciò avviene in un quadro macroeconomico profonda-

mente instabile – in cui il mercato delle risorse naturali sta diventando sempre più volatile e speculativo, e in un contesto geopolitico di ascesa dei nazionalismi e dei totalitarismi – in cui le mire espansionistiche delle aziende italiane appaiono strettamente legate al progetto imperialista e coloniale del regime. Come raccontato nel libro, al fine di reperire i capitali necessari a finanziare i programmi di espansione aziendale, i Pirelli si aprono al mercato finanziario globale, quotano l'azienda in borsa e negoziano un prestito sotto forma di obbligazioni per 4 milioni di dollari con un gruppo di banche guidato da JP Morgan. Tuttavia, il prestito non porta a un assorbimento da parte della cordata finanziaria. Al contrario, la famiglia riesce a mantenere il controllo e la gestione dell'azienda suddividendola in un sistema di *holding* e sussidiarie (rappresentato graficamente a pagina 51 del libro), composto da una società madre (Pirelli & C.) e da due società controllate, rispettivamente responsabili delle attività produttive in Italia (Società Italiana Pirelli) e all'estero (Compagnie Internazionali Pirelli).

Lo scenario cambia a partire dagli anni Settanta, quando, da una parte, il mercato diventa sempre più specializzato e segmentato e, dall'altra, i *competitor* internazionali aumentano la propria quota di mercato investendo massicciamente in ricerca e sviluppo e lanciando una serie di acquisizioni e fusioni aziendali. Anche in questo caso, l'accesso al credito e la quotazione in borsa delle azioni della società sono cruciali per la sopravvivenza dell'azienda. A differenza del passato, in questa fase il tema della rendita e della messa a valore del suolo sembrano assumere una nuova centralità nelle strategie di accumulazione della Pirelli. Circa a metà degli anni Ottanta, si verifica quello che gli autori definiscono l'*eureka moment* della Pirelli, ovvero la "scoperta del suolo della Bicocca come macchina di crescita e come strategia di accumulazione" (p. 119 - traduzione dell'autrice). Da quel momento

il territorio non sarebbe più stato una condizione per la produzione, un investimento destinato a deprezzarsi nel tempo, un mezzo per mitigare il conflitto tra capitale e lavoro, o un luogo in cui lanciare e alimentare la lotta di classe. Al contrario, sarebbe stato mobilitato come un bene che doveva realizzare il suo pieno potenziale di accumulazione (p. 117, traduzione dell'autrice).

Allo stesso tempo la struttura organizzativa della Pirelli cambia. La proprietà e la gestione del suolo della Bicocca passano a una nuova società controllata, Progetto Bicocca Spa, a cui è affidata la gestione dello sviluppo immobiliare. Il prezzo di vendita è calcolato scommettendo sull'aumento potenziale del valore dell'area, ricavabile in seguito all'approvazione dello strumento regolativo da parte dell'amministrazione. La compravendita interna permette, così, alla società madre di sanare i bilanci.

A partire dagli anni Novanta, si assiste a un'accelerazione del processo che segna la fine definitiva di quello che gli autori chiamano "*family-run, place-loyal*

*capitalism*” (p. 142). Alla fine del 1991, Pirelli Spa. registra un deficit significativo di quasi 670 miliardi di lire. Passa sotto l'amministrazione di MedioBanca che “impone una serie di cambiamenti radicali nelle operazioni, nell'amministrazione gestionale e nella struttura della Pirelli” (p. 142 - traduzione dell'autrice). Ciò si traduce in una ridefinizione del *core business* dell'azienda, nell'elezione di un amministratore delegato scelto dagli azionisti e nel raggruppamento delle divisioni immobiliari all'interno di un'unica società quotata in Borsa, inizialmente controllata dal gruppo (Milano Centrale Immobiliare, dal 2001 Pirelli Real Estate) e recentemente scorporata (con il nome di Prelios).

Da questa lettura trasversale emerge che l'accesso al credito è stato fondamentale per la Pirelli nei momenti di instabilità economica. Se inizialmente sembra che la famiglia riesca a governare l'apertura ai capitali, a partire dagli anni Ottanta-Novanta inizia gradualmente a perderne il controllo. Contemporaneamente, si registra un cambiamento nel modello di accumulazione aziendale. In uno studio sui grandi colossi industriali e sull'evoluzione dell'economia statunitense, Krippner (2005) osserva un fenomeno simile. Riprendendo il lavoro seminale di Arrighi (1994), l'autrice interpreta questo cambiamento del regime di accumulazione come il risultato di nuove scelte gestionali e strategie di profitto basate non tanto sulla produzione e sullo scambio di merci, ma su una serie di operazioni finanziarie eseguite “in previsione di interessi futuri, dividendi e plusvalenze” (Krippner, 2005: p. 174 - traduzione dell'autrice). Nel caso della Pirelli, la messa a rendita del suolo della Bicocca gioca sicuramente un ruolo cruciale, così come sembra farlo la creazione della società controllata Progetto Bicocca Spa. L'istituzione di questa entità legale rimanda, infatti, al sistema dei veicoli immobiliari (in inglese, *Special Purpose Vehicle* o SPV), strumenti finanziari regolamentati in Italia solo alla fine degli anni Novanta, a cui ricorreranno anche altri operatori a Milano negli anni a venire (Savini e Aalbers, 2015; Conte e Anselmi, 2022). Come argomentato nel libro, in quella fase di crisi aziendale il passaggio interno di proprietà è funzionale a produrre liquidità per risolvere, almeno temporaneamente, i problemi di bilancio di Pirelli Spa. È altresì interessante notare che l'istituzione della controllata sembra seguire una logica finanziaria simile a quella degli SPV, ossia di isolare i rischi finanziari connessi all'operazione immobiliare dal bilancio dell'azienda madre.

Se quanto detto fa emergere una relazione di complementarità tra i processi di finanziarizzazione del suolo e quello di ristrutturazione aziendale della Pirelli, la letteratura sulla *corporate financialisation* aiuta a comprendere le strategie di massimizzazione del valore per gli azionisti che, come si può leggere nell'estratto dell'intervista a Leopoldo Pirelli (p. 143), prendono il sopravvento nell'azienda milanese a partire dagli anni Novanta. Queste strategie si sono affermate come una vera e propria prassi, soprattutto in concomitanza con grandi processi di deindustrializzazione e dismissione. Da una parte, si basano su una serie di operazioni finanziarie

che privilegiano i processi di acquisizione, le fusioni, la vendita e il riacquisto di azioni, al fine di aumentare la redditività aziendale nel lungo periodo. Dall'altra, esse includono una dimensione di rischio importante, in quanto legano il rendimento effettivo del capitale ai cambiamenti congiunturali e strutturali del settore in cui l'azienda opera e dell'economia in generale (Aalbers, 2017). Ciò si traduce in una vera e propria forma di *corporate governance* che implica una sorta di cooptazione del management da parte degli azionisti. In questo modo, un aumento del potere economico degli azionisti corrisponde a un aumento del loro potere politico e decisionale all'interno dell'azienda. Un processo che, per concludere il commento, è alla base della fine del modello familiare e del cambiamento del modello di accumulazione aziendale che avevano caratterizzato le origini dell'azienda Pirelli.

## Bibliografia

- Aalbers M.B. (2017). *Corporate financialization*. In: Richardson D., Castree N., Goodchild M.F., Kobayashi A., Liu W., Marston R.A., a cura di, *The International Encyclopedia of Geography: People, the Earth, Environment and Technology*. Hoboken: Wiley-Blackwell. DOI: 10.1002/9781118786352.wbiwg0598.
- Aminzade R. (1992). Historical sociology and time. *Sociological Methods & Research*, 20(4): 456-480. DOI: 10.1177/0049124192020004003.
- Arrighi G. (1994). *The Long Twentieth Century: Money, Power and the Origins of Our Time*. London: Verso.
- Conte V., Anselmi G. (2022). When large-scale regeneration becomes an engine of urban growth: How new power coalitions are shaping Milan's governance. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 54(6): 1184-1199. DOI: 10.1177/0308518X221100828.
- Gibelli M.G. (2016). Milano: da metropoli fordista a mecca del "real estate". *Meridiana*, 85: 61-60.
- Gotham K.F. (2000). Growth machine up-links: Urban renewal and the rise and fall of a pro-growth coalition in a U.S. city. *Critical Sociology*, 26: 268-300.
- Krippner G.R. (2005). The financialization of the American economy. *Socio-Economic Review*, 3(2): 173-208. DOI: 10.1093/SER/mwi008.
- Massey D. (1994). *Space, Place and Gender*. Cambridge: Polity Press.
- Savini F., Aalbers M.B. (2015). The de-contextualisation of land use planning through financialisation: Urban redevelopment in Milan. *European Urban and Regional Studies*, 23(4): 878-894. DOI: 10.1177/0969776415585887.

Michele Bandiera\*

*La social nature made in Italy:  
per una denaturalizzazione del Bel Paese*

1. LA GRANDE BELLEZZA. – Ormai da qualche tempo, la natura ha iniziato ad allontanarsi dalle griglie interpretative alle quali è stata relegata nella disposizione epistemologica della modernità. Natura, infatti, voleva indicare qualcosa di immobile, oggettivo e oggettificato, che rispondeva a logiche causa-consequenziali intelligibili e ‘dominabili’ dall’umano. Dall’altro lato, la prevaricazione dell’umano sul resto del mondo sociale ha spesso portato la natura ad uno spazio di mera inesistenza politica. Il cambiamento climatico, la crisi ecologica e la sesta estinzione di massa hanno reso evidente che questa visione della natura era, e purtroppo ancora è, orientata al suo sfruttamento – alla messa a profitto delle forze riproduttive della vita sul pianeta. Certo, possiamo anche pensare che per il genere umano lo sfruttamento della natura, tolta dal reame della mistica e della minaccia esistenziale, sia stato una tappa fondamentale. Ma ora questo sfruttamento inizia a prendere una piega distorta e inquietante: non c’è tempo per riparare, almeno se per riparare intendiamo ‘rimettere a posto le cose come erano prima’<sup>1</sup>, e non si vede l’ombra di una consapevolezza politica, o di forme di vita consistenti nel rinegoziare il rapporto tra l’umano e il resto del mondo.

*Critical Perspectives on Social Constructions of Nature. Italy and the Bel Paese* (a cura di Bonati S., Cisani M., Tononi M., Zanolin G., 2025) si colloca in questo solco di ragionamento. Decostruisce la ‘natura’ come dispositivo identitario e politico di relazione con la terra e il territorio. E possiamo subito attribuirgli un merito: ripercorrere un dibattito che ha attraversato tutta la geografia moderna, che si è trovata nella scomoda posizione alla cesura tra le scienze naturali e quelle culturali – eccezion fatta per quelle geografie che accettavano acriticamente il loro ruolo strumentale all’esercizio del potere. Humboldt, Kant, Reclus e anche più

\* Gran Sasso Science Institute, Via Francesco Crispi 7, 67100 L’Aquila, michele.bandiera@gssi.it.

<sup>1</sup> Per una visione alternativa di cosa possa voler dire riparare: Papadopoulos *et al.*, 2023.

Saggio proposto alla redazione il 15 gennaio 2026, accettato il 30 gennaio 2026.

recenti intellettuali come Cosgrove, Harvey e Whatmore, sono citati per ripercorrere questo dibattito secolare che dà consistenza intellettuale ed epistemologica alla geografia. Il regime più significativo a costruzione delle relazioni con il mondo negli ultimi, diciamo, 250 anni, si chiama capitalismo. Riprendiamo l'idea di un intellettuale ampiamente citato anche in questo testo, Jason Moore, che ci ricorda qualcosa di scontato ma esageratamente importante: il capitalismo è una forma di vita, è un modo di organizzare la natura nella sua dimensione storica più fondamentale (2017). In quanto tale, parlare di *social nature* ci aiuta a denaturalizzare la 'natura' e, al contempo, il capitalismo. Questo movimento è fondamentale per dare al capitalismo una sostanza che non sia quella dei sogni, o di un sistema iperuranico che ci avvolge senza soluzione di continuità. Sara Bonati, Margherita Cisani, Marco Tononi e Giacomo Zanolin sottolineano fin da subito questo quale obiettivo del volume da loro curato: la denaturalizzazione come processo epistemologico e politico di consapevolezza dell'abitare. In generale, il peso che il paesaggio italiano ha avuto nella definizione dell'identità nazionale, nell'esportazione della narrazione del paese, e nella definizione del 'bel paesaggio' fin dai viaggi intellettuali tra il Sei e il Settecento, merita un volume interamente dedicato. Credo, infatti, che la focalizzazione sul territorio di uno stato – quale altra grande produzione narrativa, politica e pratico-semiotica – abbia il pregio di connettere direttamente questo volume a una contingenza spaziale e politica, in un momento in cui la produzione della natura raggiunge nuovi livelli di *beautifcation*, sia come strumento identitario interno che come marketing del territorio per il pubblico planetario<sup>2</sup>.

2. MATERIALI E STRUTTURA DEL VOLUME. – Il volume si propone fin dalle sue prime pagine di rivitalizzare il dibattito sulla produzione della natura, focalizzandosi su come le società capitalistiche perpetrino tale processo. Le socionature sono quei processi geostorici che insistono sull'inseparabilità di natura e società. Se anche non fosse la maniera più convincente o accattivante di andare oltre la dicotomia natura-cultura, il concetto di *social nature*, mutuato dal lavoro di Castree e Braun (2001), risulta effettivamente molto chiaro in 'quello che ci fa fare'. Come ricercatrici, ci aiuta a focalizzare l'attenzione sui processi attraverso i quali le nature vengono formate, costruite e mercificate.

<sup>2</sup> Due esempi che mi vengono subito in mente: le recenti politiche identitarie per la difesa del consumo della carne (la limitazione della definizione di 'burger' ad un alimento con carne animale, o anche la messa al bando della carne sintetica), e anche la narrazione dell'Italia Bel Paese arricchita dall'utilizzo dell'immagine ritoccata della Venere di Botticelli come marketing per il territorio. Infine, più recentemente, la rappresentazione fatta della natura italiana nel corso delle olimpiadi invernali: seppur parliamo di un intervento problematico da molti punti di vista – come descrive bene il capitolo di Zinzani – diviene un palcoscenico per una narrazione gonfiata, o anche, potremmo dire riprendendo l'introduzione del libro, 'botulinizzata', dell'identità nazionale.

L'attenzione è quindi rivolta alle 'narrative' – 'il Bel Paese', fin dal titolo – alle politiche e alle pratiche. Questi materiali alimentano i contributi del volume, che sono organizzati secondo un principio tematico e metodologico.

La *Parte I: La patrimonializzazione della natura* stabilisce il meccanismo centrale del volume. Qui, chi ha contribuito analizza i processi attraverso cui paesaggi e pratiche vengono patrimonializzati. L'analisi storica di Giacomo Zanolin sui parchi nazionali ne rivela l'ambiguità costitutiva: essi nascono meno come santuari per la biodiversità e più come teatri per la messa in scena dell'identità nazionale. Questo filo critico viene esteso dall'esame di Margherita Cisani delle Riserve della Biosfera UNESCO, analizzate acutamente non come 'laboratori' neutrali ma come ingranaggi di una 'macchina della patrimonializzazione' globale che marchia la natura per il suo valore simbolico ed economico. Forse ancor più significativo è il capitolo di Giacomo Pettenati, che espone in modo efficace come le denominazioni DOP e i discorsi di Slow Food 'inventino' attivamente tradizioni di montanità e naturalità. Questa sezione argomenta in modo convincente che la patrimonializzazione è una forma di recinzione selettiva, che inquadra alcune nature (e i loro prodotti associati) come autentiche e degne di protezione, mentre ne esclude implicitamente altre. In relazione al cibo – che interessa anche l'ultimo contributo sulla patrimonializzazione di Firenze attraverso la carne al sangue – l'invenzione della naturalità e della tradizione sembra particolarmente attuale: sia per il ruolo nella definizione della tradizione e dell'identità (come *driver* di identizzazione, Alliegro 2016, o anche un contributo interessante quello di Bialasiewicz e Colombino, 2024).

Questa autenticità fabbricata prepara il terreno per la *Parte II: Narrazioni nella crisi ambientale*, che costituisce la critica più urgente e severa del libro. I contributori mostrano come le stesse narrazioni di bellezza sublime, costruite nella Parte I, servano ora a mascherare la vulnerabilità. L'analisi dell'"estinzione" del ghiacciaio della Marmolada di Varotto e Vianello non è solo un resoconto climatologico, ma una meditazione sull'estetica della perdita, dove un simbolo di purezza alpina diventa un monumento all'Antropocene. Questa critica delle narrazioni viene applicata a scale multiple: Andrea Zinzani svela le Olimpiadi Milano Cortina 2026 come un ultimo disperato tentativo di mercificare le Dolomiti, usando la narrazione della fantasia dello sport invernale per sostenere un modello ecologicamente fallito. Allo stesso modo, Bonati e altri introducono i potenti concetti di 'costalizzazione' e *sand urbanisation*, dimostrando come l'inseguimento della bellezza turistica consumi direttamente la resilienza costiera che celebra. L'esplorazione conclusiva sull'agrivoltaico come potenziale *green grabbing* ripropone la transizione energetica come un vecchio modello di appropriazione della terra sotto una nuova veste di sostenibilità.

La *Parte III: Nature (peri)urbane e oltre* smantella efficacemente la dicotomia città/natura su cui le sezioni precedenti si basano implicitamente. Concentrandosi sulle 'socionature', i capitoli illuminano le produzioni ibride del territorio urbano. L'analisi di Marco Tononi sulle strategie climatiche nelle città industriali rivela le nature conflittuali prodotte dalle transizioni sostenibili, mentre Emanuele Garda fornisce una cruciale critica di giustizia sociale, notando come il 'rinverdire i vuoti' attraverso la rigenerazione delle aree dismesse spesso esacerbi la disuguaglianza spaziale, creando enclave verdi per i privilegiati. Il capitolo sulle geografie animali nella Sartiglia oristanese di Mazza e Bonati sostiene in modo convincente che i non-umani siano partecipanti attivi, sebbene non consenzienti, al branding cittadino e alle performance culturali.

La *Parte IV: Rappresentazioni geo-letterarie delle nature italiane* fornisce la profondità storica e discorsiva essenziale all'argomentazione del volume. Rintracciando la costruzione letteraria dell'immaginario naturale italiano dall'opera fondativa di Stoppani, *Il Bel Paese*, ai complessi paradossi rurali nei romanzi di Pavese, questa sezione rivela che i processi analizzati nei contesti contemporanei hanno radici profonde. Mostra come la letteratura sia stata uno strumento primario per scrivere l'identità nazionale sul paesaggio (Papotti), per immaginare il mare come un altrove conteso (Squarcina) e per sostenere il duraturo e contraddittorio mito della campagna incontaminata-eppure-lavorata (Gavinelli e Zanolin).

3. *SOCIAL NATURE, UNA RIVOLUZIONE A METÀ?* – Merita una discussione specifica la dimensione metodologica. I contributi, infatti, si caratterizzano per un discreto pluralismo: si intrecciano insieme analisi storiche, approcci tipici dell'ecologia politica e della geografia critica (come le analisi discorsive). Rimaniamo però nell'ambito di una conoscenza prettamente rappresentazionale. Cerco di spiegarmi meglio. La *social construction of nature* è solo uno degli approcci che hanno caratterizzato una nuova tensione verso la cesura natura-cultura (Lorimer, 2012). La mia critica, che non si rivolge tanto a questo volume quanto alla teoria in generale, è che questo approccio abbia assunto la dimensione teorica della fine della natura, ma non ne abbia invece accolto gli stravolgimenti epistemologici e scientifici, che sono inestricabilmente connessi a quest'ultima. La critica all'idea di natura è infatti andata di pari passo ad una critica epistemologica alla razionalità moderna, senza la quale la natura stessa non si sarebbe costituita in quanto tale. Come dice Descola (2005), la scienza, in quanto metodo, non può essere all'origine di alcuna cosmologia, che invece ha origini storiche precise. Come possiamo allora fare una scienza geografica che corrisponda ad una cosmologia a venire, ecologicamente compatibile con il mondo? Nella geografia degli ultimi vent'anni si sono affermati approcci metodologici rigorosi ma anche sperimentali – osservazione delle pratiche, metodi mobili, metodologie affettive, metodo performativi – che hanno raccolto anche

delle critiche molto proficue, ma che non possono essere ignorate, specialmente per il bisogno che sottendono.

L'assenza che voglio sottolineare, quindi, è duplice. Da una parte quella di un orizzonte trasformativo, di una ricerca di sperimentazioni pratiche che fanno la differenza e che magari mettano anche in discussione i canoni e i processi di produzione della conoscenza stessa. Siamo sicure che il *'made in Italy'* – in questo caso inteso come infrastruttura della produzione di conoscenza geografica – non abbia, anche qui, un impatto decisivo per comprendere queste assenze? Indirettamente, questo volume è anche una buona testimonianza delle geografie italiane sulla natura.

Dall'altra parte, penso alla mancanza di metodi che si ibridino con le scienze naturali, un compito che potrebbe essere nelle corde della geografia anche alla luce delle considerazioni 'storiche' della disciplina che facevamo all'inizio di questo commentario.

Quello che invece si affaccia, sebbene in modo sottorappresentato, è la 'terza natura'. Ovvero quella indeterminata, che sfugge ad una comprensione esclusivamente dettata dalle dinamiche del capitale e della razionalità moderna, per abbracciare il risultato inatteso (e non sempre desiderato, antropocentricamente parlando) dell'incontro tra queste dinamiche e le altre geoforze (Yusoff, 2017) che compongono la vita e i territori. Questa 'terza natura' la intravediamo lungo i fiumi che abitano il contributo di Loi e Pierucci, che costituisce anche "l'oltre" del titolo del paragrafo III.

*Critical Perspectives on Social Constructions of Nature* è in conclusione un risultato scientifico indispensabile. Dato il taglio 'rappresentativo' del volume, penso che la dimensione geografica 'nazionale' sia più un punto di forza che di debolezza: offre un quadro critico definitivo per comprendere come i paesaggi iconici italiani vengano fatti, disfatti e rifatti nelle crisi intrecciate del XXI secolo. È una lettura essenziale non solo per la geografia, ma anche per qualsiasi studioso impegnato nell'ecologia politica del patrimonio, nelle narrazioni del cambiamento climatico e nell'incessante produzione della natura sotto il capitalismo.

## **Bibliografia**

- Alliegro E.V. (2016) Crisi ecologica e processi di "identizzazione". L'esempio delle estrazioni petrolifere in Basilicata. *EtnoAntropologia*, 4(2): 5-32.
- Bialasiewicz L., Colombino A. (2024). The politics of the plate: Monstrous foods and populist fears. *The Green European Journal*, December 5, 2024. Testo disponibile al sito [www.greeneuropeanjournal.eu/the-politics-of-the-plate-monstrous-foods-and-populist-fears/](http://www.greeneuropeanjournal.eu/the-politics-of-the-plate-monstrous-foods-and-populist-fears/) (consultato il 13 marzo 2026).
- Castree N., Braun B., eds. (2001). *Social Nature: Theory, Practice, and Politics*. Oxford: Blackwell.

- Descola P. (2005). *Oltre Natura e Cultura*. Firenze: SEID edizioni.
- Lorimer J. (2012) Multinatural geographies for the Anthropocene. *Progress in Human Geography*, 36(5): 593-612. DOI: 10.1177/0309132511435352.
- Moore J. (2017). *Antropocene o Capitalocene? Scenari di ecologia-mondo nell'era della crisi planetaria*. Verona: Ombre Corte.
- Papadopoulos D., Puig de la Bellacasa M., Tacchetti M., a cura di (2023). *Ecological Repairation. Repair, Remediation and Resurgence in Social and Environmental Conflict*. Bristol, UK: Bristol University Press.
- Yusoff K. (2017) Geosocial strata. *Theory, Culture and Society*, 34(2-3): 105-27. DOI: 10.1177/0263276416688543.

**Amministrazione, distribuzione, redazione:** FrancoAngeli s.r.l., v.le Monza 106, 20127 Milano, tel. 02 28.37.141, [www.francoangeli.it](http://www.francoangeli.it).  
Coordinamento editoriale: Anna Buccinotti.

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

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

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

Sono riservati i diritti per Text and Data Mining (TDM), AI training e tutte le tecnologie simili. L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.it>.

I link attivi e gli eventuali QR code inseriti nel volume sono forniti dagli autori. L'editore non si assume alcuna responsabilità su link e QR code ivi contenuti che rimandano a siti non appartenenti a FrancoAngeli.

Autorizzazione del Tribunale di Firenze n. 61 del 04-12-1948 – Direttore responsabile: prof. Filippo Celata – Trimestrale.  
Copyright © 2026 by FrancoAngeli s.r.l., Milano – ISSN e 2499-748X.

*Il trimestre 2026 – Data di prima pubblicazione giugno 2026*



# RIVISTA GEOGRAFICA ITALIANA

*Annata CXXXIII – Fasc. 2 – giugno 2026*

## ARTICOLI

**Francesco Marchi, Claudio Minca**

*Il “corpo notturno” dell’infrastruttura. Riflessioni geografiche su colonialità e differenziale di mobilità nel border-scape di Trieste.* – The “nocturnal body” of the infrastructure: Geographical reflections on coloniality and differential mobility in the Trieste borderscape

**Cecilia Pasini**

*Come invecchia il fossile in Lomellina? Per una prospettiva di lungo periodo sulle risposte sociali agli impianti energetici.* – How does the fossil sector age in Lomellina (Italy)? For a long-term perspective on social responses to energy plants

**Martina Iacometta**

*“Tu che strada fai?”. Geografie notturne di un gruppo di giovani donne nel centro storico di Napoli.* – “Which way do you take?”. Night-time geographies of a group of young women in Naples’ historic center

**Enrico Gottero**

*Identità, aggregazione territoriale e sviluppo locale. I distretti del cibo in Piemonte.* – Identity, territorial aggregation and local development. Food districts in Piedmont

**Francesca Savoldi, Stefano Soriani**

*Decostruire il modello, ripensare il porto: geografie critiche della logistica globale.* – Deconstructing the model, rethinking the port: Critical geographies of global logistics

## OPINIONI E DIBATTITI

**Veronica Conte**

*Finanziarizzazione del suolo e ristrutturazione aziendale: due processi complementari nel caso Bicocca/Pirelli?*

**Michele Bandiera**

*La social nature made in Italy: per una denaturalizzazione del Bel Paese*