

Ambiente Società Territorio

Geografia nelle Scuole



RIVISTA DELL'ASSOCIAZIONE
ITALIANA INSEGNANTI DI GEOGRAFIA

ALCUNI MOMENTI DEL 60° CONVEGNO AIIG



Fig. 1. Al centro il sindaco di Novara Alessandro Canelli, alla sua destra il presidente nazionale dell'AIIG Gino De Vecchis e alla sua sinistra il rettore dell'Università del Piemonte Orientale Cesare Emanuel.



Fig. 2. La premiazione del concorso "Fotografi di classe 2017". Da sinistra Giovanni Mariani, vice presidente nazionale dell'AIIG, Maurizio di Robilant, presidente della Fondazione "Italia Patria della Bellezza", Paolo Boroli, vice presidente della De Agostini SpA e Gino De Vecchis.



Fig. 3. Proiezione del cortometraggio "L'ora di lezione" a cura della coordinatrice di produzione Susanna Sillano.

Fig. 4. Cesare Emanuel durante la sua relazione.



Fig. 6. I saluti di Carlo Pongetti che lunedì 9 ottobre 2017 è stato eletto vice presidente dell'AGel con Marina Bertoncin (Università di Padova). Il Comitato ha eletto anche Andrea Riggio (Università di Cassino) presidente, Massimiliano Tabusi (Università per Stranieri di Siena) segretario e Salvo Cannizzaro (Università di Catania) tesoriere.



Fig. 5. La consegna ad Alessandro Barbero del Premio Valussi. Alla sua sinistra, Luisa Centini Valussi, Cesare Emanuel e Dino Gavinelli.



Fig. 7. I due nuovi Soci d'Onore Gianfranco Battisti e Carla Lanza con la presidente dell'Assemblea dei Soci Mary Prezioso.



Fig. 8. Vercelli - UPO, Polo Didattico San Giuseppe, un'Officina didattica.



Il Po dalla Rocca di Verrua Savoia (riquadro a sinistra):
uno dei punti più significativi dell'escursione del 7 ottobre 2017
(60° Convegno Nazionale dell'AIIG) guidata da Cesare Emanuel e da Gino Lusso.
La visita è stata resa particolarmente interessante dalle spiegazioni
di Caterina Borgondo e di Enrico Giacomazzo.

2 **Editoriale** Discorso di apertura del 60° Convegno nazionale AIIG, di **Gino De Vecchis**

Contributi

3 Il canale interoceanico del Nicaragua. Un nuovo progetto tra sostenibilità locale e geopolitica globale, di **Peris Persi**

9 Diritto di asilo e dovere di accoglienza. L'UE di fronte alla crisi migratoria, di **Fabio Fatichenti**

14 Perché la geografia. Considerazioni di un geografo irriducibile, di **Fabrizio Bartaletti**

20 *Backpacking e flashpacking* come forme alternative di turismo e di sostenibilità. Quali prospettive per la Spagna?, di **A. Longo** e **L. Cicirello**

25 *Smart city*: principi e applicazioni tra marketing e ricerca tecnologica, di **Giulia Cubadda** e **Vincenzo De Martino**

30 Scienza del cittadino, cartografia digitale e monitoraggio ambientale: un'analisi dei rifiuti spiaggiati dell'arcipelago toscano, di **A. Barbagli** e **A. Romano**

34 Nuova via della Seta, in *Il pianeta degli uomini*, rubrica di **Giorgio Nebbia**

Laboratorio Didattico

36 Scopriamo l'Antartide: esperienze di *peer education*, di **Marianna Daniele**

40 "E adesso vado a scuola con i miei amici": un progetto di promozione dell'autonomia negli spostamenti quotidiani, di **Monica Vercesi**

Eventi e note

45 XXXII Congresso geografico italiano *L'apporto della geografia tra rivoluzioni e riforme*, di **Monica De Filpo**

46 A scuola di *storymap*: insegnare con la geografia digitale, di **Laura Stanganini**

47 **Recensioni e segnalazioni**

Vita dell'Associazione

48 "Geografi al lavoro... alla scoperta del nostro territorio!" Un progetto di alternanza scuola-lavoro della Sezione Trentino - Alto Adige, di **Chiara Weiss**

SOMMARIO

Insero: IL TELERILEVAMENTO PER L'OSSERVAZIONE DEL NOSTRO PIANETA DALLO SPAZIO

Maurizio FEA - Associazione Italiana di Scienze della Atmosfera e Meteorologia,
in collaborazione con l'European Space Agency - ESRIN, Frascati.

Ambiente Società Territorio Geografia nelle Scuole

Pubblicazione riconosciuta dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali "di elevato valore culturale per il rigore scientifico con il quale viene svolta la trattazione degli argomenti" e classificata dall'ANVUR (Agenzia Nazionale di Valutazione del Sistema Universitario e della Ricerca) "rivista scientifica" per l'Area 11 della quale fa parte la Geografia.

Rivista dell'associazione Italiana Insegnanti di Geografia

Società di cultura del territorio

(membro dell'European Standing Conference of Geography Teachers). Associazione accreditata alla formazione del personale docente dal MIUR con il quale ha firmato un Protocollo d'intesa.

Presidente Gino De Vecchis («La Sapienza» - Univ. Roma)

Consiglio nazionale <www.aiig.it/associazione_consiglio.html>

Sede ufficiale presso Società Geografica Italiana,
via della Navicella 12 - 00184 Roma

Recapito presso il Presidente: Dipartimento di Scienze
documentarie, linguistico-filologiche e geografiche,
p.le A. Moro, 5 - 00185 Roma - tel. 06.49913.914/589 -
<gino.devecchis@uniroma1.it>

Relazioni Internazionali Dino Gavinelli
<dino.gavinelli@unimi.it>

Relazioni con i Dirigenti scolastici Giovanni Mariani
<giovanni.mariani59@virgilio.it>

Ufficio Sociale <aiig1@libero.it>

Paola Pepe <apeoapple@gmail.com> (direzione)

Ufficio stampa Andrea Curti <andrea.kur@libero.it>

Soci d'onore Luisa Centini Valussi, Augusta V. Cerutti,
Sandra Cigni Perugini, Michele Corrado, Giuseppe Dematteis,
Alberto Di Blasi, Carmelo Formica, Giuseppe Garibaldi,

Hartwig Haubrich, Cristina Morra, Giuseppe Naglieri,
Lucrezia Pantaleo Guarini, Peris Persi, Bruno Ratti,
Alessandro Schiavi, Giuseppe A. Staluppi,
Maria Teresa Taviano, Gianfranco Battisti, Carla Lanza.

Sito: <<http://www.aiig.it>> responsabile Cristiano Pesaresi
<cristiano.pesaresi@uniroma1.it>

Copyright © 2004 by AIIG. Tutti i diritti riservati.

Quota associativa all'AIIG (con diritto alla rivista):

€ 35 (soci juniores € 15) da versarsi presso le singole
Sezioni agli indirizzi riportati periodicamente al termine del
fascicolo. È pure possibile effettuare il versamento sui conti
correnti indicati per gli abbonamenti.

Abbonamenti, per i non soci, € 50 (estero € 60) da versare
sul C/C intestato all'Associazione Italiana Insegnanti di
Geografia (C.F.: 80030440327), presso Unicredit,
Filiale Roma 92, p.za Cavour Roma,
IBAN IT 23 I 02008 05101 000400323564.

Discorso di apertura del 60° Convegno nazionale AIIG

Questo numero della rivista viene mandato in stampa subito dopo la conclusione del 60° Convegno Nazionale. Sono pubblicate in seconda di copertina alcune foto relative ai lavori, in terza di copertina vengono ospitate le fotografie premiate al concorso "Fotografi di Classe", mentre come editoriale viene pubblicato il testo del discorso di apertura della manifestazione.

Sul prossimo numero sarà dato ampio spazio alla nostra principale manifestazione annuale. CB

Magnifico Rettore, signor Sindaco, care colleghe e cari colleghi, amici dell'AIIG,

si apre oggi ufficialmente il 60° Convegno Nazionale dell'Associazione Italiana Insegnanti di Geografia, cui si accompagna il 21° Corso nazionale di aggiornamento e sperimentazione didattica. Ringrazio sentitamente tutti Voi, presenti a Novara in questa bella e funzionale Aula Magna del Dipartimento di Studi per l'Economia e l'Impresa dell'Università del Piemonte Orientale, Ateneo che ha offerto, grazie alle autorità accademiche e al Rettore Cesare Emanuel, i suoi locali ai congressisti anche nelle sedi di Vercelli e di Alessandria. Si tratta quindi di un convegno itinerante, come nelle migliori tradizioni dell'AIIG, che coinvolge un'area finora non visitata nel corso dei tanti nostri incontri di lavoro. Sentimenti di gratitudine vanno rivolti al Comitato organizzatore: a Carlo Brusa e a Cesare Emanuel, a Cristiano Giorda, a Dino Gavinelli, a Raffaella Afferni e a Laura Panziera.

Fa piacere sottolineare il ritorno di soci e docenti in Piemonte, dopo un lungo periodo di assenza dalla regione; sono trascorsi, infatti, quasi venti anni da quando Bardonecchia nell'agosto del 1988 ospitava il 41° Convegno nazionale, dedicato alle Alpi occidentali e aperto dalla lectio magistralis di Giuseppe Dematteis, che con grande soddisfazione qui ritroviamo insieme ad altri valenti studiosi di geografia del Piemonte quali Cesare Emanuel, Francesco Adamo e Gino Lusso.



I partecipanti ai lavori: docenti universitari e insegnanti di ogni ordine e grado di scuola.



Da sinistra:
Francesco Adamo
e Giuseppe Dematteis,
sotto Gino Lusso.



Il territorio con i suoi problemi – declinato attraverso le tematiche dell'insegnamento della geografia nelle scuole e nelle università dell'Italia di oggi – costituisce il concetto portante delle relazioni, a testimonianza dell'attualità e della forza vivace della geografia, bene evidenti nelle Of-

ficine didattiche impostate e finalizzate all'educare al mondo: necessità sempre più sentita dalle società coinvolte a pieno nei processi rapidi e problematici della globalizzazione.

Ringrazio, infine, per il concreto contributo all'organizzazione, le Fondazioni della Banca Popolare di Novara e delle Casse di Risparmio di Vercelli e di Alessandria, oltre al TCI, alla casa editrice De Agostini, alla Fondazione Italia Patria della Bellezza per i loro graditi e significativi doni per i congressisti.

Augurando a tutti un proficuo lavoro dichiaro aperto il 60° Convegno Nazionale dell'AIIG.

Ambiente Società Territorio Geografia nelle Scuole

Publicazione trimestrale - Autorizzazione n. 563
del 21-2-1980 del Tribunale di Trieste.
Anno LXII (XVII) n. 3 luglio/settembre

Direzione e redazione presso il Laboratorio di Geografia - Dipartimento di Studi Umanistici - Università del Piemonte Orientale, piazza S. Eusebio 5, 13100 Vercelli
Proposte di collaborazione e scambio al direttore, prof. Carlo Brusa <cabrusa@tin.it>. Gli autori sono garanti dell'originalità dei loro scritti e dell'esattezza dei dati utilizzati. Le opinioni espresse dagli autori non rappresentano necessariamente quelle della direzione della rivista.

Consulenti scientifici John A. Agnew (UCLA, Los Angeles), José Vicente Boira Maiques (Università di Valencia), Emmanuelle Boulineau, (École Normale Supérieure de Lyon), Philippe Duhamel (Université d'Angers), Goro Komatsu

(PERC - Planetary Exploration Research Center, Japan), Cosimo Palagiano (Accademia Nazionale dei Lincei), Thomas J. Puleo (Arizona State University), Joseph P. Stolman (Western Michigan University)

Comitato di Redazione

Riccardo Morri (Università) <riccardo.morri@uniroma1.it>
Paola Pepe (Sc. sec. II grado) <apeoapple@gmail.com>
Giuseppe Naglieri (Sc. sec. I grado) <g_naglieri@libero.it>
Daniela Pasquinelli d'Allegra (Sc. Primaria e dell'Infanzia) <dipasquinelli@alice.it>

Ufficio di Redazione Raffaella Afferni, Alessandro Leto, Davide Papotti, Alessandro Santini

Per informazioni (abbonamenti, acquisti da librerie ecc.), per evitare ritardi (nuovi abbonati) o per segnalare il mancato ricevimento di un numero della rivista entro un mese dall'arrivo del numero successivo: rivolgersi al numero 348.1822246 o scrivere a <rita@publycom.it>. Per comunicare gli estremi del versamento della quota sociale: dott. Alessio Consoli <aaiig1@libero.it> oppure scrivere a Recapito AIIG c/o Dip. di Scienze documentarie,

linguistico-filologiche e geografiche, Fac. di Lettere, Univ. di Roma, p.le Moro 5, 00185 Roma.

Editore Associazione Italiana Insegnanti di Geografia presso la Società Geografica Italiana, via della Navicella 12 00184 Roma

L'editore rimane a disposizione degli aventi diritto.

Realizzazione grafica ed impaginazione

Claudia Croci - Publycom s.a.s.

Stampato in Italia

La riproduzione di parti della rivista è ammessa per uso didattico purché se ne citi la fonte.

ISSN 1824-114X

L'AIIG assicura la massima riservatezza sulla gestione dei dati d'archivio dei soci e degli abbonati, ai sensi della legge 675/1996 sulla tutela dei dati personali. Tuttavia, qualora non si gradisse che i propri dati vengano comunque resi noti, si prega di comunicarlo per iscritto alla redazione della rivista.

IL CANALE INTEROCEANICO DEL NICARAGUA. UN NUOVO PROGETTO TRA SOSTENIBILITÀ LOCALE E GEOPOLITICA GLOBALE

IL CANALE INTEROCEANICO DEL NICARAGUA.

UN NUOVO PROGETTO TRA SOSTENIBILITÀ LOCALE E GEOPOLITICA GLOBALE

Il canale del Nicaragua, tra oceano Pacifico ed Atlantico, è tornato recentemente di attualità. Il governo ha firmato un accordo con la HKND di Hong Kong mentre Russia e Iran hanno dichiarato la loro disponibilità alla partecipazione. Il progetto è ambizioso e l'impatto ambientale e sociale è enorme. Difficoltà tecniche, economiche e politiche stanno ritardando l'avvio dei lavori.

THE INTEROCEANIC CHANNEL OF NICARAGUA.

A NEW PROJECT BETWEEN LOCAL SUSTAINABILITY AND GLOBAL GEO-POLICY

The Nicaraguan channel, between the Pacific and the Atlantic Ocean, has recently come back to date. The government has signed an agreement with Hong Kong's HKND, and Russia and Iran have declared their willingness to participate. The project is ambitious and the environmental and social impact is enormous. Technical, economic and political difficulties are delaying the start up of the work.

1. Antichi progetti e nuove soluzioni

Il Nicaragua, uno dei piccoli stati della costellazione mesoamericana (e dei più poveri dell'America latina), possiede un grande lago che rappresenta il suo cuore ecologico e spirituale. Esteso quanto l'Umbria, intorno alle sue sponde si è costruita una parte importante della storia del paese a partire dall'epoca coloniale e dalla competizione tra le due maggiori città storiche di Leon e Granada. Costituisce uno specchio prezioso intorno al quale si sono sviluppati e conservati ecosistemi di altissima biodiversità, mentre le sue acque ospitano una ricca fauna tra cui gli squali leuca (*tiburón*) che, singolarmente, utilizzano il rio San Juan come un ascensore naturale tra le acque salate caribiche e quelle dolci del lago Nicaragua (o Cocibolca, cioè 'Mare dolce'). Un breve istmo lo separa dal Pacifico, mentre un più ampio spazio, coperto da foreste e piantagioni, si estende verso il mar dei Caraibi.

Questa particolare condizione di centralità ha alimentato, dalle prime decadi dell'Ottocento, il sogno di utilizzarlo come tramite tra i due oceani, aprendo un varco ad occidente, presso la soglia di Rivas, e collegandolo a levante tramite uno dei corsi che scorrono in questa direzione (Marure, 1845, p.33; Gamez, 1975). E il Rio San Juan, unico emissario che si dischiude a sud-est sembrava la soluzione ottimale e sacrificale per la realizzazione del megaprogetto per il quale, per qualche tempo, nella seconda metà de secolo scorso, si era favoleggiato il ricorso alla forza atomica. È un fatto che il progetto non lasciò inerti le grandi potenze eu-



ropee e nel 1848 la corona d'Inghilterra inviò una forza militare per occupare il porto strategico di San Juan de Nicaragua, subito ribattezzato Greytown (Kinlock, 2015, p182), mentre gli Stati Uniti ampliavano e consolidavano la loro presenza nell'area dell'istmo mesoamericano ponendo le premesse per un rapporto di amore e odio con i successivi governi nica.

Basterebbe rispolverare i giornali dell'epoca per scoprire come nei confronti dei progettati corridoi interoceanici e intermarini, di Panama e prima ancora di Suez, si accendessero vivaci scontri tra fautori e avversari di opere tanto ambiziose, quanto rivoluzionarie per i destini economici e geopolitici mondiali e in ogni caso localmente perturbatrici degli equilibri ambientali e sociali (Persi, 1978 e 2014). Così nei confronti dell'attraversamento del lago di Nicaragua, che richiama subito almeno quattro compagnie straniere interessate alla sua realizzazione (Marure, 1845, p. 13) e che viene salutato come apportatore di pace e progresso per il Cen-

Fig. 1. Il tracciato del nuovo progetto. Il Gran Canal interessa aree protette della Biosfera e sarà preceduto dal lago di Atlanta di nuova realizzazione. Quindi attraverserà il lago Nicaragua, passando a nord delle isole Solentiname e a sud di Ometepe, santuari della natura, prima di raggiungere il Pacifico attraverso la soglia di Rivas.



Fig. 2. Managua, la capitale, nella settimana di festeggiamenti per La Purissima, cioè l'Immacolata (dicembre 2016). Sul grande viale che conduce al lago Xolotlan, sono allestiti altari monumentali, dove il sacro si mescola al profano: con immagini di personaggi popolari (come 'la Gigantona' e il 'Pepe Cabezon', sulla sinistra) e con motti inneggianti alla Vergine (ma anche alla vittoria sandinista nelle elezioni di poche settimane prima).

tro America, scosso dalla guerra civile e da continui scontri militari (Kinlock, 2015, p. 185). Allora, come oggi, l'idea del taglio dell'istmo riprendeva vigore ogniqualvolta ci si proponeva di sedare le rivalità tra opposte fazioni o comunque di ricompattare la fragile identità nazionale. Ma oggi con una maggiore consapevolezza e preoccupazione per la questione ecologica e per i preziosi ecosistemi del Corridoio Biologico Mesoamericano, sottoposti a inevitabili e irreversibili trasformazioni, così da far parlare di 'Disastro ambientale'. Ma anche con una più spiccata sensibilità verso le minoranze etnicoculturali, su cui in passato si glissava troppo facilmente in nome di vantaggi e interessi superiori del paese, mascherando le aspirazioni di oligarchie locali e di potenze straniere: soprattutto degli Stati Uniti, veri e più diretti beneficiari di questa possibile via interoceanica. Dunque il taglio dell'istmo mesoamericano da tempo rientra nelle mire di visionari e coraggiosi progettisti, ma solo alla vigilia della prima guerra mondiale prende forma ed attuazione a Panama, vincendo la sfida con il Nicaragua: cambiando così il volto e il ruolo del primo paese e lasciando ai margini il secondo, do-

ve comunque forte rimane l'influenza americana sotto la copertura di governi autoritari, almeno fino alla rivoluzione sandinista degli anni Settanta.

Quel progetto, rimasto nel cassetto per tanto tempo, ha ripreso forza di recente e questa volta con presupposti nazionali e internazionali impensabili fino a qualche lustro fa, grazie ad una congiuntura estremamente favorevole e abilmente giocata sul piano politico ed economico, dove antichi protagonisti delle scenario mondiale tornano a fronteggiarsi con altri e imprevedibili interlocutori, in inediti contesti e con nuovi strumenti di confronto. E meglio se il confronto avviene lontano da casa.

Veniamo ai fatti. Nel 2012 il governo del Nicaragua, presieduto da Daniel Ortega, firma un accordo con la compagnia cinese Hong Kong Nicaragua Canal Development Group (HKND), guidata dal miliardario Wang Jing, a sua volta appoggiato dal governo cinese, per la costruzione di una nuova via interoceanica che dall'Oceano Pacifico, dovrebbe attraversare il Lago Nicaragua e poi il resto del paese fino a Punta Gorda, sul Mar dei Caraibi. Questo percorso viene scelto tra sei alternative con la società concessionaria che, dietro compenso di cinquanta miliardi di dollari, ne fruirà per cinquant'anni, rinnovabili per un altro mezzo secolo.

Quindi prenderà avvio dal porto di Brito, dove si realizzerà un'area di libero scambio nel complesso turistico di San Lorenzo, e non lontano dall'aeroporto di Rivas che verrà adeguatamente potenziato. Si svilupperà per 278 km, cioè tre volte quello di Panama, ma potrà avvalersi di un pescaggio assai maggiore e di una incredibile ampiezza: la profondità raggiungerà 27,6 m e la larghezza supererà gli 83 m, ma con tratti localmente più estesi di alcune centinaia di metri. Per non squilibrare totalmente il sistema idrogeologico del grande lago (abbandonando una precedente ipotesi di abbassamento del suo livello), sul versante orientale sarà realizzato un bacino artificiale. Qui, grazie ad un'ampia diga, verranno catturate le acque dei diversi corsi che corrono in direzione dei Caraibi e che formeranno il lago di Atlanta, di quasi 400 kmq. Tale specchio, collegato al resto dell'opera da sistemi di chiuse, costituirà il primo gradino di ascesa che, con nuove chiuse, raggiungerà il livello del lago Nicaragua (33 msm) e, nell'otti-



Fig. 3. Granada, 'la Gran Sultana', splendida città coloniale con i suoi monumenti storici, testimonianze di passati splendori ed ora, spesso, decadenti. Qui, davanti alla cattedrale, i festeggiamenti in onore dell'Immacolata proseguono fino a tarda ora tra processioni, sfoggio di luci, mortaretti, canti, bande musicali e le immancabili bancarelle gastronomiche.

ca dei progettisti, se da un lato sommergerà foreste, vasti acquitrini e aree agricole, dall'altro potrebbe favorire lo sviluppo dell'acquicoltura e del turismo e generare nuovi insediamenti lungo le sue sponde.

Pertanto la via d'acqua si svilupperà sui percorsi di due fiumi, il Brito e il Gorda, l'uno ad ovest e l'altro ad est, che saranno adeguatamente canalizzati con profondi scavi e la formazione di grandiosi complessi di supporto, per poi proseguire per un centinaio di km nel lago Nicaragua, il cui fondale, opportunamente dragato, verrà approfondito del doppio (dagli attuali 13 m a quasi 28 m). Inoltre, come accennato, tutto il sistema dei corsi fluviali sarà completamente rivoluzionato e quello orientale costretto ad alimentare il nuovo lago di sbarramento. Allo scopo si renderanno necessari moderni e imponenti macchinari, l'occupazione di parecchie decine di migliaia di lavoratori, una vasta opera di deforestazione e di escavazione, la costruzione di argini, la realizzazione di chiuse di grandi dimensioni e di modernissime strutture di servizio così da diventare un temibile concorrente per Panama.

Inoltre, nei punti nevralgici, è prevista la costruzione di aeroporti, quartieri residenziali, reti di hotel, parchi tematici e complessi turistici in grado di richiamare, per tutto l'anno, presenze da gran parte delle Americhe e, con questi, flussi di capitali e investimenti. Cambierebbe così la porzione centro meridionale del Nicaragua, dove accanto all'arteria commerciale tra Pacifico e Atlantico si svilupperebbe un nuovo corridoio insediativo, moderno, in grado di soddisfare le esigenze del tempo libero di un pubblico internazionale e d'impiegare gli abitanti delle terre espropriate o sommerse dalle acque del lago Atlanta (100-120 mila persone). L'opera comporterà dragaggi profondi sul lago di Nicaragua, la costruzione di strade per il traffico pesante, tratte ferroviarie, reti idroelettriche, oleodotti, aree di stoccaggio delle rocce scavate. Il paesaggio sotto il profilo naturalistico (riserve naturali, riserva della Biosfera, aree umide di San Miguelito...) e socio-culturale (etnie Rama, Nahua e comunità creole) verrà profondamente rivoluzionato, ma cospicuo sarebbe l'introito assicurato dal passaggio annuale di migliaia di navi di grande stazza e il Nicaragua assumerebbe un nuovo ruolo ed una nuova centralità nel contesto geopolitico internazionale.

Fig. 6. La popolazione (6,5 milioni di ab su 130.00 kmq) è formata per due terzi da mestizos, quindi da bianchi (15%), neri (9%) e indigeni. Qui donne dirette al mercato di Chichigalpa che, col piccolo commercio, alimentano l'economia informale e comunque assicurano la sopravvivenza di gran parte delle famiglie inurbate.

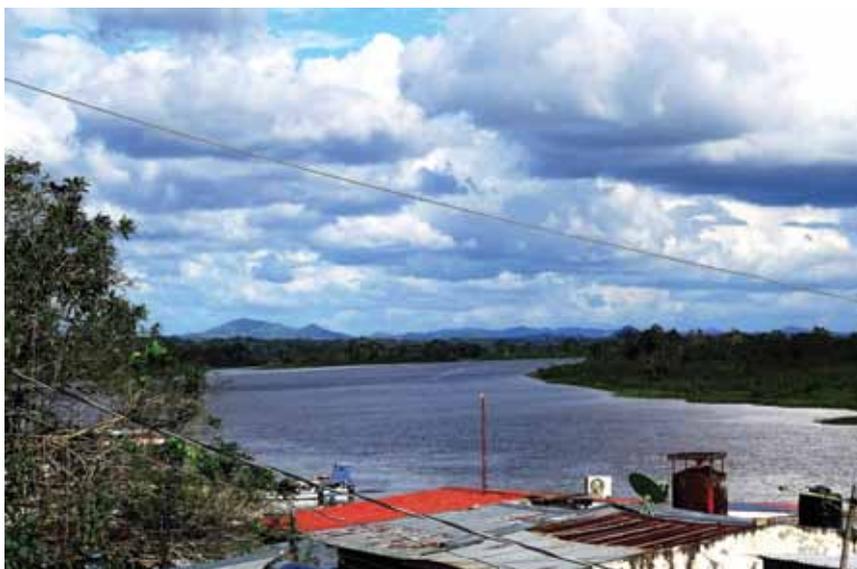


Fig. 4. L'ampio letto del Rio San Juan che esce dal lago di Nicaragua (o Cocibolca) per raggiungere il mar dei Caraibi. Qui presso San Carlos, tappa d'obbligo per raggiungere la Riserva della Biosfera Indio Maiz e ormai a pochi chilometri dal Costa Rica con cui ogni tanto scoppiano violenti contenziosi di confine.



Fig. 5. El Castillo. Il piccolo villaggio sorge accanto alle rapide del Rio San Juan che interrompono la navigazione e obbligano il trasbordo delle merci su altre imbarcazioni. Il forte spagnolo, da cui è ripresa l'immagine, dà nome alla comunità e domina dall'alto il modesto abitato e il rio San Juan, più volte risalito da pirati e da inglesi nel tentativo di raggiungere e conquistare la ricca e splendente città di Granada.





Fig. 7. Leon, 'primera capital de la Revolución' e patria del poeta nazionale Rubén Darío (1867-1916) che così la ricorda: "Si pequeña es la patria, uno grande la sueña... Y Leon es hoy a mí como Roma o Paris". Qui una via, sul lato della bianca cattedrale, con architetture spiccatamente coloniali e un mural che rispecchia l'immaginario collettivo nicaraguense: vulcani, laghi e bambini liberi nel verde.

I dettagli non sono tutti precisati, ma sembra apprezzabile che negli ultimi tempi siano state abbandonate le soluzioni più drastiche ed ecologicamente rischiose, come l'utilizzo dell'emisario naturale, stante l'alto valore ecologico del rio San Juan e delle aree adiacenti costaricensi: il Costa Rica infatti condivide con il Nicaragua il primato di sistemi naturali unici nel mondo e guarda con viva apprensione la realizzazione del Gran Canal.

2. Geopolitica tra economia ed ambiente

Ogni questione territoriale ed ambientale comporta sempre implicazioni molteplici, in particolare con la politica e le sue convulsioni. Il pre-

Fig. 8. La costruzione del canale dovrebbe consentire l'impiego di parecchie decine di migliaia di operai. Il Nicaragua è uno dei paesi più poveri dell'America latina ed alta presenza di giovani. L'occupazione e la ricerca di una abitazione sono le aspirazioni più avvertite negli ambiti urbani sempre più affollati. Qui ex-voto, con le casette tanto sognate, ed accorate preghiere scritte a S. Edvige, nella chiesa di S. Francesco a Leon.



sidente Daniel Ortega, uno dei maggiori esponenti della guerriglia sandinista, divenuto presidente del Nicaragua (1985-1990) e, dopo un intervallo, rieletto per due mandati, da pochi mesi è stato riconfermato. Egli sin dall'inizio ha cercato di far fronte alla povertà di un paese ricorrendo agli aiuti internazionali: inizialmente con Cuba - ma ormai da tempo con scarso successo - e col Venezuela il quale, con l'ALBA (Alianza Bolivariana de America) e il Petrocaribe, è diventato il suo maggiore alleato. Ma la caduta del prezzo del petrolio e l'instabilità politica dopo Chavez hanno fatto venir meno l'aiuto finanziario ed energetico venezuelano così da costringere il governo nicaraguense a cercare altri sostenitori e questa volta in oriente, in Cina e in Russia, due potenze molto grintose e sempre più interessate all'America Latina e allo scacchiere caraibico.

In tale contesto geopolitico si inquadra l'iniziativa del canale interoceanico in aperta rivalità con Panama che, nonostante gli onerosi lavori di ammodernamento recenti, continua a rivelare difficoltà per smaltire l'intenso traffico e comunque non sarebbe in grado di affrontare ulteriori ampliamenti. Con la Russia si è sviluppata inoltre una crescente cooperazione tecnico-militare, suscitando timori nei vicini, a cominciare dal Costa Rica (costruzione in Nicaragua di una base russa per le comunicazioni satellitari- e per lo spionaggio informatico - in cambio di carri armati; dichiarazione di disponibilità della Russia a fornire tecnici, macchinari e imprese per la costruzione del canale nel quadro di una crescente cooperazione tecnico-militare per cui la stampa internazionale ha parlato del Nicaragua come una Nuova Cuba). I tentativi di penetrazione russa nei Caraibi e l'irruzione della Cina interessata a nuovi investimenti nel centro e sud America, hanno sollecitato un'altra potenza, l'Iran che ha dato la sua disponibilità a sostenere l'impresa con propri investimenti. In questo quadro di effervescenti e promettenti affiancamenti, gli Stati Uniti non nascondono la loro irritazione e preoccupazione verso un paese con il quale hanno intrattenuto a lungo relazioni economiche, politiche e militari, seppure con difficoltà ed attriti stridenti dopo la caduta del regime Somoza. La Dottrina Monroe, riassunta dalla massima 'l'America agli americani' non è ancora spenta e il progetto del Gran Canal ha inasprito i rapporti tra i due paesi. Il 'Nica Act' del Congresso USA (2016) ha stabilito severe sanzioni contro il governo Ortega che ricordano l'embargo reaganiano della metà anni Ottanta e hanno suscitato vibranti proteste del cardinale di Managua per gli effetti prodotti sui livelli più miseri della popolazione. In tale confronto geopolitico la vecchia Europa, la-

cerata da questioni interne e tendenze centrifughe, sembra assente e, pur non indifferente al crescente protagonismo delle potenze orientali, ha preferito non assumere posizioni di qualche rilevanza sul mega-progetto.

Né il canale, a dispetto dei sicuri alti costi ambientali e sociali, sarebbe in grado di favorire il riequilibrio interno, stante il permanere di una mai risolta questione orientale. Lo si affermava già a metà dell'Ottocento quando si sosteneva il taglio dell'istmo come soluzione ideale per risolvere la rivalità tra Oriente (più povero, meno popolato e con comunità native) ed Occidente (più ricco e spagnolo) (Kinloch, 2015, p. 234). L'area orientale, molto più estesa, risulta tuttora fortemente marginalizzata e penalizzata, anche sul piano dei servizi e delle infrastrutture, dalla politica governativa che, nonostante la concessione di alcune autonomie locali, continua a far pesare a queste regioni le scelte filoamericane e in precedenza, da parte delle etnie Miskitos, filoinglesi: prima a sostegno del regime dei Somoza e poi in appoggio alla guerriglia dei Contras contro il Fronte Sandinista ormai al potere.

3. Un bilancio del tutto provvisorio

Il progetto, lanciato con grande enfasi e corralità di adesioni, ha iniziato subito a rivelare le prime incrinature. I lavori dovevano iniziare alla fine del 2016, ma sono partiti solo gli studi idrogeologici e i sondaggi tecnici. Ciò starebbe ad indicare difficoltà di avvio, mentre il principale sostenitore, cioè il magnate Wang Jing, ha risentito della momentanea instabilità del mercato fi-



Fig. 9. Il canale attraverserà il Cocibolca per un centinaio di chilometri che saranno dragati per raggiungere la profondità di 27,6 m (dagli attuali 13 m) con inevitabili e vaste turbative sull'ecosistema lacuale. Le isole Solentiname, coperte da foreste pluviali e abitate da pochi contadini e pescatori, sono rimaste isolate a lungo fino all'arrivo di Ernesto Cardenal, il prete e ministro del primo governo rivoluzionario, divenuto poi strenuo oppositore del progetto del Gran Canal. Qui una famiglia impegnata con le reti da pesca, mentre una figlia gioca nelle acque ancora limpide e pescose del lago.

nanziario cinese. Il Gran canale, stando alle dichiarazioni politiche, dovrebbe essere operativo nel 2020 e quindi andrebbe completato entro la fine del 2019, che è ormai dietro l'angolo. Anche intensificando gli sforzi difficilmente i ritardi accumulati potrebbero essere annullati così da rispettare queste scadenze. La situazione politica nicaraguense non sembra per altro favorevole, per il crescente malcontento interno verso un governo sempre più autoritario e in mano ad un'unica famiglia (i quotidiani locali parlano di 'Sogno infranto', di 'Rivoluzione



Fig. 10. Il Gran Canal dovrà essere scavalcato dalle due principali arterie stradali che, sui due lati del lago Nicaragua, oggi collegano nord e sud. Quella del versante orientale attraversa una regione largamente deforestata per ottenerne pascoli per bovini, ora con vegetazione degradata e vasti processi erosivi. Nonostante il formale impegno per l'ambiente, l'abusivismo e la corruzione rappresentano piaghe mai totalmente estirpate.

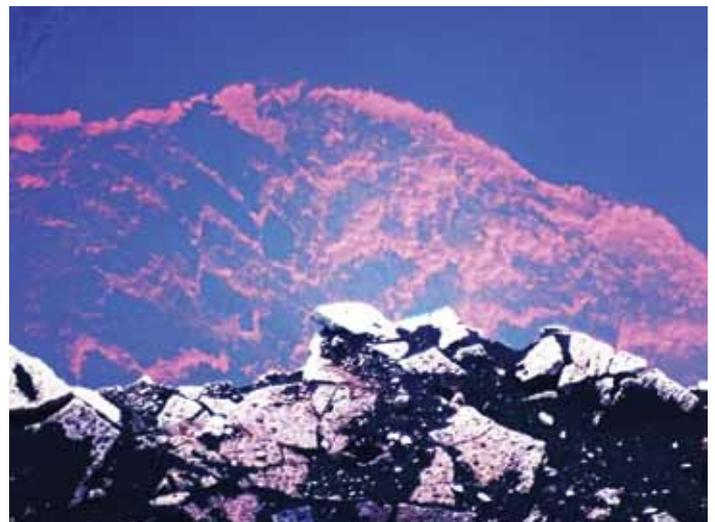


Fig. 11. Il Canale dovrà fare i conti anche con la sismicità del paese e l'intenso vulcanesimo. Accanto a sette vulcani attivi si contano ventotto inattivi, ma con eruzioni in epoca storica, che con la loro presenza marcano vistosamente lo skyline del paesaggio nicaraguense. Qui il cratere del Mombacho con le lave incandescenti sul fondo.



Fig. 12. Ovunque nel Nicaragua ed in particolare sulle foreste che circondano il lago omonimo, gli ecosistemi sono distinti da altissima biodiversità, in particolare nelle isole e nelle riserve naturali che raggiungono la costa caraibica. Qui un'aquila di mare mentre spicca il volo verso il bersaglio individuato nelle sottostanti e pescose acque del Cocibolca.

tradita' e, per il Canale, di 'Catastrofe annunciata'...), mentre le comunità native orientali, sempre più organizzate, sono ripetutamente scese in piazza per manifestare la loro protesta: non solo espropri ed espulsioni minacciano la loro sopravvivenza (fatta di agricoltura, pesca e piccolo eco-turismo), ma la nuova rotta interoceanica collide con la sacralità dei luoghi attraversati, quindi con la cultura e la spiritualità indigena di cui si hanno numerose ed enigmatiche testimonianze nei petroglifi ed incisioni per lo più nascosti in grotte ed anfratti costieri (Zepeda-Henríquez, 2003).

Si potrebbero aggiungere altri problemi quali: l'instabilità geologica dell'istmo (alta sismicità e attività vulcanica), il rischio idrogeologico per il sistema del lago di Nicaragua e dei corsi interessati, la deforestazione che si aggiungerebbe a quella abusiva e dell'attività mineraria, gli effetti climatici localmente prodotti (distinti da frequenti uragani) che si sommerebbero a quelli del mutamento globale, ma soprattutto la mancanza di un attendibile studio dell'impatto ambientale in un'area di alto valore mondiale quale il Corridoio Biologico Mesoamericano. I tempi non sono ancora maturi per un proget-



to che cambierebbe, nel bene e nel male, la situazione economica e sociale di uno degli stati più indigenti dell'America latina, ma a prezzo di sconvolgimenti radicali e irreversibili in ambito ambientale e della qualità della vita. Così tarda ancora ad avverarsi la profezia che nel 1850 - un po' troppo sbrigativamente - cantava 'El Correo del Istmo':

*“Así el inmenso lago
verá en su aspecto hermoso
pasar veleras naves,
de los países remotos”.*

BIBLIOGRAFIA

- DIAZ ARIAS D. e VIALES HURTADO R., *Independencias. Estados y políticas en la Centroamérica del siglo XIX*, San José, Centro de Investigaciones históricas de América Central, 2012.
- GAMEZ J.D., *Historia de Nicaragua*, Managua, Colección Banco de América, 1975.
- GOBAT M., *Enfrentando el sueño americano. Nicaragua bajo el dominio imperial de Estados Unidos*, Managua, IHNCA-UCA, 2010.
- KINLOCH F., *El canal interoceánico en el imaginario nacional. Nicaragua, siglo XIX*, Managua, IHNCA-UCA, 2015.
- MARURE A., *Memoria histórica sobre el Canal de Nicaragua seguida de algunas observaciones inéditas de Mr. J. Baily sobre el mismo asunto*, Guatemala, Imprenta de la Paz, 1845.
- PERSI P., *Il canale di Panama ad un secolo dalla nascita*, in "Ambiente Società e Territorio", 2014, pp. 27-32.
- PERSI P., *Il canale di Suez dopo la riapertura e nuovi progetti egiziani*, in "Geografia nelle Scuole", 1978, pp. 73-84.
- SQUIER E.G., *Nicaragua, sus gentes y paisajes*, Costarica, Educa, 1970.
- ZEPEDA-HENRÍQUEZ E., *Mitología nicaragüense*, Managua, Academia de Geografía e Historia de Nicaragua, 2003.

Sezione Marche

Fig. 13. A causa del Canale (ma con diversa e pretestuosa motivazione ufficiale) il Nicaragua si è dissociato dalla questione climatica e dagli accordi di Parigi. Così oggi si trova al fianco del paese nemico, cioè gli Stati Uniti di Trump. Il Nicaragua è anche terra di uragani. L'ultimo, Otto, del novembre 2016, ha devastato il distretto di San Carlos e distrutto vaste piantagioni di banane: il raccolto, ormai inutilizzabile, diventa perciò un banchetto succulento per i numerosi uccelli, a cominciare dai tucani dal grande becco.

DIRITTO DI ASILO E DOVERE DI ACCOGLIENZA. L'UE DI FRONTE ALLA CRISI MIGRATORIA

DIRITTO DI ASILO E DOVERE DI ACCOGLIENZA. L'UE DI FRONTE ALLA CRISI MIGRATORIA

Le crisi geopolitiche seguite alla "Primavera araba" (2011) e alla guerra civile in Siria hanno generato flussi ingenti di migranti-profughi-rifugiati diretti verso l'UE, suscitando reazioni differenti nei vari Stati membri. Il contributo esamina la politica di accoglienza dell'UE nei confronti dei migranti mettendo in risalto le contraddizioni fra l'imprescindibilità del diritto d'asilo sancito dai trattati internazionali e l'agire comunitario di fronte alla crisi.

RIGHT TO ASYLUM AND DUTY OF ACCEPTANCE. THE EU IN FRONT OF MIGRATION CRISIS

The geopolitical crisis following the "Arab Spring" (2011) and the civil war in Syria have generated large flows of migrants-refugees towards the EU, with different reactions in the member States. The paper examines the EU welcoming policy towards migrants, highlighting the discrepancies between the necessary implementation of the right to asylum established by international treaties and the EU policy facing the crisis.

1. Introduzione

La Geografia ha sempre dedicato particolare rilevanza ai movimenti migratori, alle cause dei flussi e alle loro ripercussioni socio-culturali, economiche e territoriali nelle aree di partenza e di arrivo¹; né andrà trascurata la significatività del fenomeno migratorio in chiave didattica, soprattutto in questi tempi di classi multietniche diffuse in tutti i gradi d'istruzione e delle frequenti esigenze di sviluppare in aula argomenti inerenti l'interculturalità e la civile convivenza. Si tratta peraltro di tematiche che chiamano in causa molteplici branche della nostra disciplina, in particolare la Geografia culturale e quella politica, laddove il termine *migrante* è legato all'idea di *confine* e quindi alle dinamiche di inclusione/esclusione derivanti dall'appartenenza a una nazione: è infatti il processo di formazione degli Stati nazionali ad aver indotto il comune immaginario al vagheggiamento dell'idea, utopistica e antistorica, che a questi potessero corrispondere comunità omogenee dal punto di vista etnico e culturale (Zanfrini, 2015, pp. 17-20). E mai come in questi anni tante discipline hanno trovato convergenza in tale ambito, fra le quali soprattutto la Sociologia e l'Antropologia culturale, perché i flussi migratori stanno facendo ovunque emergere un atteggiamento di paura nei confronti dell'*altro* a seguito del quale le *diversità* si caricano di giudizi di valore negativi e assurgono a *differenze* (Signorelli, 2011, p. 13).

Le crisi geopolitiche create dalla cosiddetta "Primavera araba" (2011) e soprattutto dalla guerra civile in Siria hanno generato flussi ingenti di persone costrette a fuggire nel tenta-

tivo di salvare la vita. Una copiosa parte di essi sta migrando verso l'UE e la questione si è rivelata così problematica da rischiare di compromettere l'intero processo di integrazione europea. Ma qual è la politica di accoglienza dell'UE nei confronti di coloro che provengono dalle zone di conflitto? Ed è corretto parlare di "politica" al singolare, o bisognerebbe al riguardo adoperare il plurale, considerate le ampie difformità nella risposta alla crisi da parte dei vari Stati membri, alcuni dei quali, mentre scriviamo (aprile 2017), sono addirittura impegnati a erigere o a rafforzare barriere anti-immigrazione lungo i propri confini? Per meglio comprendere la natura e la portata della questione occorre accennare all'evoluzione del diritto d'asilo nell'UE, quindi considerare l'impatto dell'attuale crisi migratoria sulle politiche di accoglienza e sottolineare infine al riguardo il rapporto tra dottrina e prassi comunitarie.

2. Un nuovo paradigma migratorio

L'attuale flusso migratorio che sta investendo l'Europa ha radici geopolitiche, poiché originato dalla debolezza o dal fallimento di Stati postcoloniali nel Vicino e Medio Oriente e in Africa. Però nel mondo oltre l'80% della pressione migratoria non interessa Paesi industrializzati: a registrare più ingressi sono infatti Turchia (2,5 milioni), Pakistan (1,6 milioni), Libano (1,1 milioni), Iran (979.400) ed Etiopia (736.100) (UNHCR, 2015).

Dunque rispetto al totale l'UE è raggiunta da una percentuale relativamente modesta di migranti, le cui principali nazionalità evidenziano il nesso fra crisi migratoria e questione

1 Per l'Italia si ricordino, in particolare, l'impegno profuso nel corso degli anni '80 e '90 da Giovanna Brunetta (già coordinatrice del gruppo di lavoro AGEI sull'immigrazione straniera, oggi diretto da Carlo Brusa) e i recenti contributi sul tema dello stesso Brusa (1997-1999 e 2011-2012) e di Flavia Cristaldi (2011). Ulteriori recenti apporti si devono a Coppola (a cura di), 2003, Krasna e Nodari (a cura di), 2004, Amato e Dell'Agnese (a cura di), 2016.

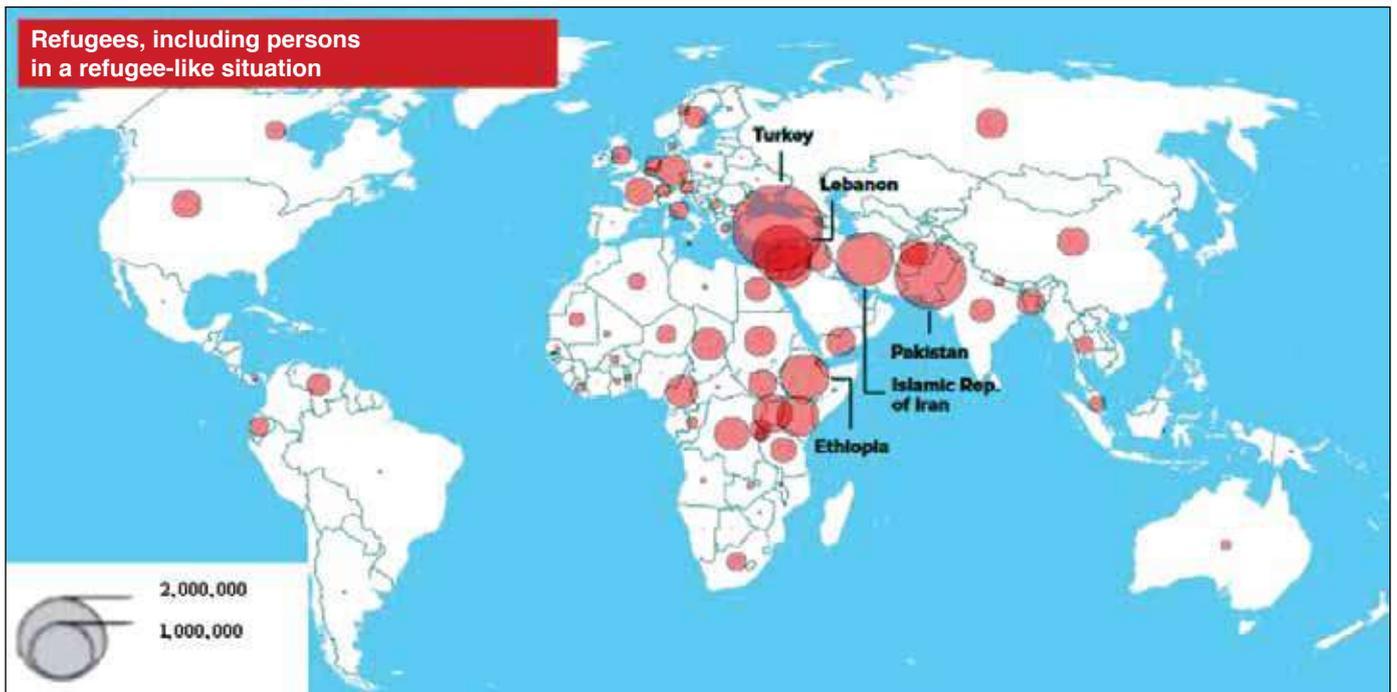


Fig. 1.
Stati con il maggior numero di rifugiati (anno 2015).
Fonte: UNHCR, 2015.

dell'asilo: a sbarcare in Grecia nel corso del 2015 sono stati infatti soprattutto siriani, afgani e iracheni (Cesareo, Cortinovis, 2015, p. 537). Nel complesso, nel 2015 si sono registrate nell'UE un milione e 255mila richieste di asilo, scese a 547mila dopo i primi dieci mesi del 2016 (Consiglio Italiano per i Rifugiati, 2016). Tra le rotte privilegiate vi sono quella che dall'Africa occidentale conduce in Spagna via Marocco; quella che dall'Africa centrale muove, attraverso la Libia, in direzione delle coste italiane; infine quella balcanica, che dalla Turchia e attraverso la Grecia risale poi in direzione dei confini ungheresi e sloveni (percorso privilegiato dai provenienti dal Vicino e Medio Oriente) (Monzini, 2015, pp. 65-72).

Coloro che sbarcano sulle coste europee non possono essere classificati semplicemente "migranti", poiché molteplici sono le ragioni per le quali essi si spostano (persecuzioni e guerre, oltre alla speranza di migliori condizioni economiche): si tratta di flussi costituiti da migranti-profughi-rifugiati contemporaneamente (Naso, 2015, p. 150). Questo scenario è ancora di difficile interpretazione per il diritto internazionale ed è peraltro problematico distinguere tra coloro che possono beneficiare di protezione internazionale e quanti si spostano per mere motivazioni economiche. Sono migrazioni contraddistinte da caratteristiche relativamente nuove: su tutte risalta la pericolosità del viaggio.

Il nodo di questo nuovo paradigma migratorio consiste nel fatto che i migranti hanno le motivazioni economiche sottese ai flussi storici e, in aggiunta, i requisiti per ottenere asilo; tuttavia sono privi degli strumenti legali per

richiedere l'applicazione del diritto umanitario prima della partenza. Per presentare domanda di protezione internazionale possono solo attraversare illegalmente il Mediterraneo in direzione dell'UE. La più semplice soluzione di salire su un aereo è infatti inattuabile: la Direttiva 2001/51/CE consentirebbe di non richiedere il visto ai passeggeri che dichiarano di voler ottenere lo status di rifugiati; tuttavia le compagnie aeree non accettano a bordo persone prive di visto, nemmeno per cause umanitarie, poiché qualora lo status di rifugiato non fosse concesso sarebbero costrette a sostenere i costi dei rimpatri (Berruto, 2015). La decisione di attraversare ad ogni costo il Mediterraneo risulta per molti, in particolare per coloro che fuggono dal conflitto siriano e da Daesh (Isis), una scelta di vita o di morte: il Califfato non tollera infatti disertori e, mentre accoglie chi vuole combattere al suo fianco, propaganda come apostasia l'emigrazione dai suoi territori (Toaldo, 2015, p. 167).

3. L'evoluzione del diritto d'asilo in Europa

Oltre alla Convenzione di Ginevra (1951) e agli accordi di Schengen (dal 1985), è il Trattato di Amsterdam (dal 1999) a rappresentare una tappa fondamentale nella gestione del diritto d'asilo, per aver reso più influenti le decisioni adottate in sede comunitaria rispetto a quelle dei singoli Stati. La Conferenza di Tampere (1999) ha quindi rafforzato l'impegno degli Stati firmatari a rispettare le garanzie della Convenzione di Ginevra e ha favorito l'istituzione del Fondo Europeo per i Ri-

fugiati, che aiuta a coprire le spese dei singoli Stati per l'accoglienza. Si sono poi affermati il principio del *burden sharing*, mirato a una ripartizione più equilibrata tra i vari Paesi degli oneri risultanti dall'accoglienza, e lo strumento giuridico della "protezione temporanea", pensato per offrire asilo anche a coloro le cui caratteristiche non soddisfino i requisiti della Convenzione di Ginevra. Fra i più recenti strumenti legislativi vanno ricordati:

- la *Direttiva 2001/55/CE*, che ha stabilito le norme per la concessione della "protezione temporanea" per quanti provengano da zone di conflitto, attivando un meccanismo di condivisione dei doveri di accoglienza tra tutti gli Stati membri;
- la *Direttiva 2003/9/CE* ("direttiva accoglienza"), che ha previsto standard minimi di accoglienza dei richiedenti asilo negli Stati membri, poi sostituita dalla *Direttiva 2013/33/UE*²;
- la *Direttiva 2004/83/CE*, che ha ampliato le motivazioni utili alla concessione dello status di rifugiato rispetto a quelle previste dalla Convenzione di Ginevra;
- la *Direttiva 2005/85/CE*, che ha stabilito le norme minime per le procedure di riconoscimento e di revoca dello status di rifugiato, poi sostituita dalla *Direttiva 2013/32/UE*.

In materia è infine vincolante per tutta la UE il Regolamento di Dublino, la cui ultima revisione (Reg. UE 604/2013) conserva il principio secondo il quale lo Stato di primo accesso del richiedente è ritenuto responsabile dell'esame della sua domanda d'asilo. Questa logica ha procurato non poche negative conseguenze per gli Stati che costituiscono il confine meridionale dell'UE, i quali sono obbligati a identificare tutti i migranti arrivati illegalmente, ad analizzare le loro domande d'asilo, a respingere quanti non rientrano nei parametri del diritto d'asilo e a inserire nei programmi di protezione coloro le cui domande hanno avuto un riscontro positivo. L'onere economico e sociale derivante da questa logica risulta quindi sproporzionato tra i vari membri UE, originando situazioni di elevata criticità sia per i Paesi di confine, sia per i migranti stessi: si pensi al recente allarme lanciato da numerose organizzazioni umanitarie contro le drammatiche conseguenze della politica di accoglienza della Grecia (Wisdorff, 2016).

4. L'Agenda Europea sulla Migrazione

Presentata dalla Commissione Europea a maggio 2015 e ispirata al principio del *burden sha-*

	2015	2016
Germania	441.800	361.710
Svezia	156.110	12.155
Italia	83.245	49.380
Francia	70.570	35.785
Belgio	38.990	7.345
Grecia	11.370	17.205
Ungheria	174.435	21.745
Finlandia	32.150	3.155
Tot. UE	1.255.600	547.530

ring (cioè un'equa condivisione delle responsabilità derivanti dall'accoglienza tra gli Stati membri), l'Agenda Europea sulla Migrazione ha proposto una redistribuzione di 40.000 rifugiati, presenti in Italia e in Grecia, in altri Stati membri tenendo conto di criteri come la popolazione dello Stato, il PIL, il tasso di richiedenti asilo accolti in passato e il tasso di disoccupazione (European Commission-Fact Sheet, 2015). Si è trattato, in definitiva, di una deroga temporanea al Regolamento di Dublino, cui è seguita una profonda frattura tra i Paesi sostenitori della proposta della Commissione, tra cui spiccano Germania e Svezia, e il cosiddetto *Gruppo di Visegrád*, composto da Polonia, Ungheria, Repubblica Ceca e Slovacchia, che si sono duramente opposti ottenendo di eliminare la clausola dell'accordo vincolante in favore di una decisione di partecipazione su base consensuale (Cesareo, Cortinovis, 2015, p. 541).

L'UE si è così trovata in crisi di sovranità, poiché i governi degli Stati membri non le hanno riconosciuto l'autorità per attuare le politiche di asilo necessarie a fronteggiare l'emergenza. La situazione di stallo si è confermata nell'estate del 2015, quando un massiccio flusso migratorio di siriani e iracheni ha attraversato Macedonia e Serbia con l'obiettivo di varcare il confine ungherese. Si è constatata, in quel frangente, tutta la fragilità delle politiche comunitarie, con l'Ungheria che ha adoperato la forza per respingere il flusso. In seguito, il governo tedesco ha deciso di agire in maniera opposta accogliendo, ai sensi del Reg. 604/13 (Dublino III), tutte le richieste di asilo provenienti dai profughi siriani giunti in territorio tedesco. Tale approccio è stato poi affiancato da un'azione diplomatica mirata a tentare una politica di ricollocazione condivisa. La proposta di redistribuzione dei richiedenti asilo è stata però nuovamente contestata dal *Gruppo di Visegrád*, ma comunque approvata con voto a maggioranza qualificata; all'accordo si è sottratta l'Ungheria. In definitiva, malgrado le difficoltà, alla fine del 2015 sono stati raggiunti accordi per la ricollocazione di 160.000 richiedenti asilo tra i membri UE (di questi, al luglio

Tab. 1. Richiedenti asilo in Europa, per Paese (anni 2015 e 2016). Fonte: Consiglio Italiano per i Rifugiati, 2016 (su dati Eurostat).

2 Tale Direttiva non è però applicata in maniera omogenea in tutti gli Stati membri: in particolare, in alcuni di essi il trattamento del richiedente è quasi automatico, senza che sussistano le motivazioni eccezionali previste; inoltre la durata del trattamento non è uniforme: si passa da 7 giorni in Portogallo a un tempo addirittura indeterminato in Regno Unito e Finlandia (Commissione delle Comunità Europee, 2007, pp. 7-8).

del 2016 ne risultavano però redistribuiti solo poco più di tremila).

5. “Fortezza Europa”

Per contrastare il fenomeno migratorio, in molti Stati membri si è affermata da qualche anno una tendenza “securocratica” mirata a diminuire la permeabilità dei confini e che ha lasciato definire l’UE *Fortezza Europa* (Linke, 2010). Ma i flussi che si stanno ostacolando sono costituiti per lo più da persone in fuga da persecuzioni, violenza e conflitti. Le strategie individuate per munire la *Fortezza* sono state finanziate, nel periodo 2007-2013, dal fondo denominato “Programma generale solidarietà e gestione dei flussi migratori” (SOLID), con capacità economica di quasi quattro miliardi di euro finalizzati a supportare le attività degli Stati membri nella gestione delle politiche di asilo, di integrazione, di rimpatrio e di controllo dei confini. Quasi la metà di tali fondi sono stati utilizzati per migliorare il controllo dei confini esterni all’area Schengen, mentre solo il 17% di essi è stato impiegato per supportare procedure di asilo e servizi di accoglienza e di reinsediamento dei migranti (Amnesty International, 2014). Nel perseguire questa logica si sono fortificate le frontiere di sud-est mediante recinzioni di filo spinato e altresì intensificati i controlli di polizia ai confini di Grecia e Bulgaria e di Ungheria e Serbia. Si tratta di misure mirate a chiudere le rotte balcaniche, battute soprattutto da migranti provenienti dalla Siria. Sono inoltre presenti, nelle enclaves spagnole di Ceuta e Melilla, barriere di filo spinato lunghe rispettivamente 8 e 12 km munite di sistema di sorveglianza (Fatichenti, 2015, p. 165). Sono poi stati stipulati accordi con Paesi terzi (Libia, Marocco, Turchia e Ucraina) per incentivare controlli finalizzati a impedire la partenza dei migranti, con finanziamento di sistemi di sorveglianza dei confini, di addestramento delle forze di polizia, di costruzione di centri di detenzione per migranti. La neonata *Agenzia europea della guardia di frontiera e costiera* (in sostituzione di Frontex) va ad affiancare il *Sistema di sorveglianza delle frontiere europeo* (Eurosir), che impiega tecnologie avanzate per la raccolta dati, lo scambio di informazioni e l’identificazione di flussi di migranti: si tratta di strutture più che altro di *refoulement*, ossia di respingimento.

Le suddette strategie hanno spesso come risultato l’intrappolamento dei migranti nei Paesi di transito, dove i sistemi di accoglienza sono carenti e le strutture rischiano il collasso a

causa dell’enorme pressione migratoria.

La crisi ha avuto conseguenze notevoli anche nella gestione dei confini interni dell’UE: gli accordi di Schengen permettono la libera circolazione senza controlli di frontiera che però, per un periodo limitato e in caso di circostanze eccezionali, possono essere ripristinati; ma sono ormai innumerevoli i casi in cui la clausola delle “circostanze eccezionali” viene utilizzata per ripristinare controlli mirati a respingere flussi di migranti: un abuso che mette in discussione lo stesso regime di libera circolazione (Maronta, 2015).

6. Per concludere

Dall’analisi di come la crisi migratoria è stata sinora affrontata dall’UE si palesa, in definitiva, una profonda contraddizione: nonostante l’esistenza di una consolidata dottrina mirata a proteggere le vulnerabili figure di profughi e rifugiati, viene attuata una strategia di chiusura nei loro confronti. Si è venuta infatti a creare una situazione paradossale: il diritto a presentare una domanda di protezione internazionale viene concesso solo a chi riesce a varcare i confini della cosiddetta *Fortezza Europa* e l’unica modalità per farlo – a parte rare eccezioni fra cui il progetto pilota dei *corridoi umanitari*³ – è quella illegale, in cui si mette a repentaglio la vita e si finanziano i trafficanti di esseri umani. La chiusura nei confronti dei migranti è poi appannaggio anche dei singoli Stati, attraverso le ripetute sospensioni degli accordi di Schengen: ciò denota assenza di solidarietà tra membri dell’UE, come dimostrano il permanere della logica dell’obbligo di esame della domanda di asilo nel primo approdo e la difficoltà di giungere al *burden sharing*.

Si può affermare che ci troviamo di fronte a una crisi non solo migratoria, ma anche della stessa UE, la cui identità di spazio di democrazia e di sviluppo sociale, di tolleranza e di multiculturalità rischia di venire compromessa dalla tendenza verso l’innalzamento di nuovi muri, ideologici e fisici. L’attuale situazione, come detto in apertura, con oltre un milione di richiedenti asilo che nel 2015 sono giunti

3 Messa in atto in collaborazione con il Governo italiano da associazioni quali la Comunità di Sant’Egidio, la Federazione delle Chiese Evangeliche in Italia e la Tavola Valdese, la proposta dei *corridoi umanitari* ha come obiettivo la creazione di sportelli nei principali paesi di transito (Marocco, Libia ed Etiopia) che permettano a coloro che fuggono da persecuzioni e guerre di essere informati sulle procedure per presentare un’istanza mediante la quale ottenere un “visto umanitario” (Impagliazzo, 2015).

in Europa è senz'altro un evento di proporzioni straordinarie; ma in rapporto ai circa 500 milioni di abitanti dell'UE questo dato incide per lo 0,2%, quando non pochi singoli Stati (per es. la Libia) accolgono un numero di profughi pari fino al 20% della loro popolazione. Una distribuzione proporzionata tra i vari Stati membri delle responsabilità di accoglienza annullerebbe il carattere di criticità del fenomeno, permettendo di attenuarne l'impatto dal punto di vista sociale ed economico e confermando altresì i valori che hanno ispirato la dottrina europea di protezione di quanti fuggono da conflitti e persecuzioni.

BIBLIOGRAFIA

AMATO F., DELL'AGNESE E. (a cura di), "L'esperienza migratoria e la cultura popolare: passaggi, costruzioni identitarie, alterità", *Geotema*, 50, 2016.

AMNESTY INTERNATIONAL, *The human cost of Fortress Europe. Human rights violations against migrants and refugees at Europe's borders*, 2014, http://www.amnesty.eu/content/assets/Reports/EUR_050012014__Fortress_Europe_complete_web_EN.pdf

BERRUTO G., *Siria e rifugiati, 5 risposte a 5 domande populiste*, 9 settembre 2015, <http://www.wired.it/attualita/politica/2015/09/09/siria-rifugiati-risposte>

BRUSA C. (a cura di), *Immigrazione e multiculturalità nell'Italia di oggi*, vol. I e II, Milano, ISMU e Franco Angeli, 1997 e 1999.

BRUSA C. (a cura di), "Immigrazione e processi di interazione culturale", *Geotema*, 43-44-45, 2011-2012.

CESAREO V., CORTINOVIS R., "L'asilo nel 2015: le politiche dell'Unione Europea e la posizione dell'Italia", *Studi Emigrazione*, 52, 2015, n. 200, pp. 535-556.

COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE, *Relazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento Europeo sull'applicazione della direttiva 2003/9/CE del Consiglio recante norme minime relative all'accoglienza dei richiedenti asilo negli Stati membri*, COM(2007) 745, 26.11.2007, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=CELEX:52007DC0745>

CONSIGLIO ITALIANO PER I RIFUGIATI, *Migranti in arrivo in Europa*, 31 ottobre 2016, <http://www.cir-onlus.org/images/pdf/SCHEDA%20DATI%20aggiornata%2031%20ottobre%202016.pdf>

COPPOLA P. (a cura di), *Caltrave tra noi. Rapporto annuale 2003*, Roma, Società Geografica Italiana, 2003.

CRISTALDI F., *Immigrazione e territorio. Lo spazio con/diviso*, Bologna, Pàtron, 2011.

EUROPEAN COMMISSION-FACT SHEET, *Refugee Crisis – Q&A on Emergency Relocation*, 22.9.2015, http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-15-5698_en.pdf

FATICHENTI F., "Barriere confinarie nel mondo globalizzato", in Marconi M., Sellari P. (a cura di), *Ver-*



Fig. 2.
La reintroduzione dei controlli alle frontiere nello spazio Schengen (fine 2015).
Fonte: <http://www.internazionale.it/notizie/2015/09/15/come-funziona-lo-spazio-schengen-mappa>.

so un nuovo paradigma geopolitico. *Raccolta di scritti in onore di Gianfranco Lizza*, Roma, Aracne, 2015, pp. 163-182.

IMPAGLIAZZO M., "L'invasione che non c'è", *Limes*, 6/2015, pp. 137-148.

KRASNA F., NODARI P. (a cura di), "L'immigrazione straniera in Italia. Casi, metodi e modelli", *Geotema*, 23, 2004.

LINKE U., "Fortress Europe: Globalization, Militarization, and the Policing of the Interior Borderland", *TOPIA: Canadian Journal of Cultural Studies* (special double issue: *Cultures of Militarization*), No. 23/24, November 2010, pp. 100-120.

MARONTA F., "Requiem per Schengen", *Limes*, 11/2015, pp. 189-195.

MONZINI P., "Le rotte dei 'nostri' migranti", *Limes*, 6/2015, pp. 61-73.

NASO P., "Migrazioni 2.0", *Limes*, 6/2015, pp. 149-155.

SIGNORELLI A., *Antropologia culturale*, McGraw-Hill, Milano, 2011.

TOALDO M., "Una strategia alternativa in cinque punti", *Limes*, 11/2015, pp. 163-170.

UNHCR, *Global Trends. Forced displacement in 2015*, <http://www.unhcr.org/statistics/unhcrstats/576408cd7/unhcr-global-trends-2015.html>

WISDORFF F., *Grecia, dove i baby migranti finiscono in galera*, 26.10.2016, http://www.repubblica.it/esteri/2016/10/26/news/grecia_dove_i_baby_migranti_finiscono_in_galera-150573537/

ZANFRINI L., "La costruzione sociale e istituzionale di migranti, rifugiati, minoranze etniche", *Studi Emigrazione*, 52, 2015, n. 197, pp. 14-49.

Perugia,
Dipartimento di Lettere
dell'Università degli Studi;
Sezione Umbria

PERCHÉ LA GEOGRAFIA. CONSIDERAZIONI DI UN GEOGRAFO IRRIDUCIBILE

PERCHÉ LA GEOGRAFIA. CONSIDERAZIONI DI UN GEOGRAFO IRRIDUCIBILE

Se la geografia in Italia sta scomparendo dalla formazione scolastica e dallo stesso panorama culturale, sostituita dalla storia e da altre scienze sociali, almeno una parte della “colpa” va attribuita ai geografi, che da qualche tempo si sono dedicati in modo crescente a tematiche umanistico-culturali o di stampo economico sempre meno legate al territorio, rafforzando l’opinione che della geografia si possa fare tranquillamente a meno. Quando i geografi ritroveranno il rapporto col territorio, tornerà a esserci la geografia, e il suo ritorno sarà un valore aggiunto per l’intero paese.

THE REASONS FOR THE IMPORTANCE OF A GEOGRAPHICAL APPROACH.
SOME REFLECTIONS OF A FUNDAMENTALIST GEOGRAPHER

Geography in Italy is disappearing from school education and from the cultural panorama itself, being replaced by history and other social sciences, but some blame lies with geographers, who for some time now have increasingly devoted themselves to social and cultural themes or economic policies, with poor links to the concrete territorial reality. So a widespread opinion that we can easily do without geography has been strengthened. When geographers will rediscover the connection to the territory, geography will be newly flourishing and her return will be an added value for the country as a whole.

Questo contributo è la rielaborazione della conferenza di apertura del “Festival delle geografie”, manifestazione svoltasi a Levanto e in parte a Framura e Bonassola dal 7 al 9 aprile 2017 e concepita per valorizzare il territorio dei tre comuni spezzini. A Officine del Levante e Laura Canale, che lo hanno organizzato, va il merito di aver messo al centro del Festival la Geografia, disciplina fuori moda e quasi cancellata dalla formazione scolastica e dal panorama culturale italiano. Con “geografie” al plurale non si è voluto mettere in discussione l’unità della geografia, che a mio parere non è neppure divisibile tra umana e fisica (se non c’è l’uomo, non c’è geografia; ma non c’è geografia neppure se manca l’elemento spaziale e il contesto ambientale), ma sottolineare che nel Festival molti interventi (es. sulla cartografia, sul clima, sulle migrazioni) e spettacoli (es. le musiche del Cammino di Santiago) ruotano attorno alla geografia.

1. Scuole senza geografia e geografia senza geografi

La geografia in Italia sta scomparendo e di ciò si è ormai accorta anche la stampa (“Aiuto, stanno sparando i geografi”, in *Repubblica* del 27/12/2016; “Se spariscono i geografi”, in *Federparchi-Napoli* del 29/12/2016). Sulle misere condizioni della geografia i geografi si erano interrogati nel Convegno nazionale dell’AIIG a Sanremo (settembre-ottobre 2014), tanto che nel Convegno *La formazione universitaria degli insegnanti di Geo-storia nella scuola secondaria di domani*, tenutosi all’Università di Genova nel dicembre 2015, alcuni vedevano nell’insegnamento della “Geo-storia” un’opportunità per salvare la geografia almeno nelle scuole. Vana speranza, se è vero che la Geo-storia, introdotta nel bien-

nio dei licei da Mariastella Gelmini con l’acorpamento di storia e geografia, trattandosi non di una disciplina omogenea con adeguate basi teoriche ma di una materia a metà, nella migliore delle ipotesi lascia alla geografia un’ora alla settimana rispetto alle 2 della storia, che in ogni caso ha un’impronta preponderante anche nell’insegnamento della geografia.

Corsi di laurea triennale e biennale in geografia non ce ne sono quasi più: la coppia triennale-magistrale c’è ormai solo a Roma; a Torino, Bologna e Firenze (interclasse) c’è solo la magistrale (dal 2017-18 anche nell’Università della Basilicata), mentre lo “storico” Corso di Genova, il più antico d’Italia, che nell’ultimo anno della mia presidenza ero riuscito a salvare costruendo con Guglielmo Scaramellini un Corso interateneo Milano-Genova, nel 2015-16 ha perso il Corso magistrale per mancanza di docenti, e dal 2017-18 perderà la componente genovese nella laurea triennale, che sopravviverà a Milano senza una magistrale di riferimento.

Dunque, la geografia scompare per mancanza di geografi e i geografi scompaiono per mancanza di geografia, sempre meno insegnata nelle scuole e assorbita da storia o da scienze naturali, a loro volta in difficoltà rispetto ad altre discipline. Evidentemente, si ritiene che la geografia non abbia alcun valore formativo e ciò non mi sorprende, data la congenita incapacità tutta italiana di una visione geografica dei fenomeni. Lo spazio che avrebbe dovuto avere la Geografia negli ultimi trent’anni è stato drasticamente tagliato e attribuito a discipline umanistiche e in parte anche alle scienze naturali, i cui docenti spesso insegnano geografia negli Istituti tecnici in luogo dei geografi.

Ma è tutta colpa di un destino crudele? Di una *conventio ad excludendum* architettata dalle discipline umanistiche e naturalistiche contro la geografia, senza che i poveri geografi possano fare nulla, vasi di coccio tra vasi di ferro? In parte sì, ma è altrettanto vero che una parte della colpa va attribuita al fatto che da una quarantina di anni molti geografi, insoddisfatti dei limiti della geografia, si sono spesso dedicati a tematiche storico-culturali, socio-antropologiche, filosofiche o schiettamente economiche, in cui i riferimenti al territorio sono pochi o mancano del tutto, rafforzando l'opinione diffusa che della Geografia si possa fare tranquillamente a meno. Molti geografi, ormai, non fanno più geografia, condizionati dalla tacita accusa di banalità mossa da storici, filosofi, italianisti o economisti, magari condita da sorrisetti ironici per quell'assurdo, inutile, odiato bagaglio di nomi di monti, fiumi e città con tanto di quote, chilometri e popolazione, come se i giuristi non dovessero portarsi dietro un noiosissimo bagaglio di articoli di legge, da memorizzare con tanto di numero e comma; ma questo, a quanto pare, non è considerato sconveniente né degno di ironia. Molti geografi non fanno più geografia perché quasi se ne vergognano, di fronte alla "nobiltà" delle altre discipline umanistiche, ma nello stesso tempo da qualche decina di anni ai concorsi a cattedre di geografia partecipa con successo un buon numero di "umanisti" (il contrario, però, non accade...) che, non riuscendo a farsi largo nei rispettivi campi, sono accolti a braccia aperte nel gran calderone di una geografia in cui ormai si può scrivere di tutto, perché sembra non ci sia più né un metodo né un punto di vista geografico. Ma forse l'insoddisfazione di molti per i limiti della geografia è dovuta anche al fatto che fare una buona geografia è difficile, specie se mancano le basi. In una rivista geografica, per esempio, è apparso di recente un articolo in cui si dice che il Passo dei Giovi è al di là (anziché a est) del Massiccio del Beigua, si identifica il confine del Varo con Mentone (confondendo forse Mentone con Nizza) e, citando la SOIUSA (indicata come "SIOUSA"), si dice che le Alpi cominciano a Savona e a Montecarlo poco più a ovest, con ciò facendo certo sobbalzare Sergio Marazzi, ideatore della Suddivisione Orografica Internazionale Unificata del Sistema Alpino o SOIUSA, cui si potranno anche fare delle critiche, che in effetti avanzai in occasione della presentazione del volume al CAI di Milano, ma non certo imputare questa incredibile affermazione.



Fig. 1. Andamento climatico e attrazione turistica: il fondovalle del Pitztal (Distretto di Landeck, Tirolo), angusto e cupo senza la neve (Capodanno 2015-16).

2. La geografia non è una scienza umana né una scienza naturale, ma una scienza dei luoghi

Cos'è dunque la Geografia? È così importante il suo approccio, o può essere sostituito da varie discipline umanistiche e in particolare dalla storia, dal cui abbraccio sembra che nessun geografo riesca a liberarsi? In uno degli articoli sulla scomparsa della geografia si afferma, in sua difesa, che quella dei geografi è una battaglia culturale contro il nozionismo e si ricorda a un certo punto il *Piccolo Principe*. Il geografo "è un sapiente che sa dove si trovano i mari i fiumi le città le montagne e i deserti." "È molto interessante, disse il Piccolo Principe, questo finalmente è un vero mestiere!". Per decenni, si dice, il geografo è stato considerato in questo modo e ciò ha limitato il ruolo della geografia nelle scienze. Riaffiora dunque la "vergogna" di conoscere la localizzazione di mari, fiumi, città e montagne, che invece nel Piccolo

Fig. 2. Andamento climatico e attrazione turistica: I ghiacciai del Pitztal (quota 2800-3400 m), con le loro infrastrutture, attraggono molti turisti nel Capodanno senza neve 2015-16.





Fig. 3.
Veduta di Airolo, ai piedi del Passo del Gottardo (alta Leventina, Canton Ticino, Svizzera). Il paesaggio è stato molto modificato dall'uomo: in basso a sinistra il centro abitato rinserrato tra il ripido pendio, la ferrovia, lo svincolo autostradale in prossimità del Traforo e il lago artificiale dell'azienda idroelettrica, in basso a destra i primi tornanti verso il Passo, di fronte i tracciati delle piste da sci del piccolo bacino del Pesciüm, con i piazzali per il parcheggio auto.

Principe è considerata potenzialmente interessante. L'ironia del Piccolo Principe sul geografo è in realtà dovuta al fatto che si tratta di un geografo "da tavolino", che non conosce il pianeta in cui vive e si accontenta di ciò che gli raccontano gli esploratori, convinto che la geografia debba descrivere luoghi eterni e immutabili, mentre la geografia della Terra è in continuo mutamento.

Dopo questa premessa, non posso però più eludere il compito di definire i metodi e gli obiettivi della geografia. Prima di tutto comincerò col dire cosa la geografia non è. La geografia non è una scienza umana, anche se il MURST la inseriva nell'Area 11 delle "Scienze storiche, filosofiche, pedagogiche e psicologiche" (la geografia non compariva nell'intitolazione dell'area, forse perché "non degna", o perché era sorto il dubbio che non si trattasse di una scienza propriamente umana) e il MIUR nell'area "umanistico-sociale" con beni culturali, lettere, lingue, scienze della comunicazione, scienze sociali, economiche e politiche, sociologia, storia e filosofia. Già da qui deriva dunque il grande equivoco, per cui alla geografia si chiede di dare risposte a quesiti di ordine storico-filosofico-sociale, che possono anche essere contemplati in un'analisi geografica, ma che non costituiscono certo il suo principale obiettivo. Alla geografia non spetta disquisire sui massimi sistemi, né occuparsi dei rapporti fra le persone se avulsi dai luoghi, o dei destini dell'umanità. Lo stesso Paul Vidal de la Blache, un simbolo della geografia umana e titolare a Nancy di una cattedra di geografia liberata – dietro sua richiesta – dalla tradizionale associazione con la storia, afferma che *la géographie est la science des lieux et non celle des hommes*.

Se la geografia non è una scienza umana, pe-

rò, non è neppure una scienza naturalistica, perché il suo oggetto di studio non sono gli animali, le piante o le rocce. La geografia studia i luoghi, afferma Vidal, e questa semplice espressione già ci rivela la sua particolarità: i luoghi non sono i popoli e non sono neppure l'ambiente naturale, ma l'ambiente modificato dall'uomo, così come *oggi* ci appare. La geografia dovrebbe dunque costituire una classe a sé, in quanto "anello di congiunzione" fra scienze umane e scienze naturali.

Del resto, già nel 1883 Hermann Guthe, ordinario di Geografia al Politecnico di Monaco, nella prefazione al *Lehrbuch der Geographie*, il manuale di geografia, scriveva che la Geografia ci insegna a conoscere la Terra in quanto dimora degli uomini, dunque non la Terra in sé, ma per come è stata modificata dall'uomo. La geografia non studia l'uomo, ma la distribuzione spaziale della popolazione e delle attività umane e la configurazione che la superficie terrestre assume in seguito alle modifiche portate dall'uomo, che hanno creato diversi tipi di paesaggio. Le vicende umane non hanno rilevanza geografica in sé, ma per i loro riflessi sul territorio, che si manifestano con le coltivazioni e i disboscamenti, con la costruzione di paesi e città, strade, ferrovie, dighe, argini, banchine portuali, aeroporti, funivie, canali e laghi artificiali, cave e miniere, parchi urbani e tralci per il trasporto dell'energia, *outlets* e grandi centri commerciali, e con l'azione che l'uomo esercita sulle coste, adattandole alla fruizione turistica o alla funzione portuale, e sul rilievo, adattandolo alle coltivazioni e agli insediamenti, o munendolo di protezioni artificiali o naturali contro frane e valanghe.

A questa visione della geografia si oppose ai primi del '900 Lucien Febvre, secondo il quale il geografo deve dire che innanzitutto esiste l'uomo, le sue abitudini, il suo genere di vita. Febvre però non era un geografo, ma uno storico, anzi uno dei maggiori storici modernisti del Novecento. Questa posizione trovò concorde Fernand Braudel, un altro grande storico, che sosteneva l'unità di tutte le scienze umane tra le quali a suo parere era compresa la geografia, e che introdusse il concetto di *géohistoire* o geostoria, intesa come un insegnamento di storia con una certa attenzione al contesto ambientale, come una geografia umana retrospettiva. A Braudel interessa, tanto per fare un esempio, la geografia sociale della Francia ai tempi di Luigi XIII, dunque il suo approccio è marcatamente storico, né potrebbe essere altrimenti; eppure, la visione della geografia come disciplina umanistica a supporto della storia ha trovato molti seguaci fra i geografi italiani, soprattutto dopo che

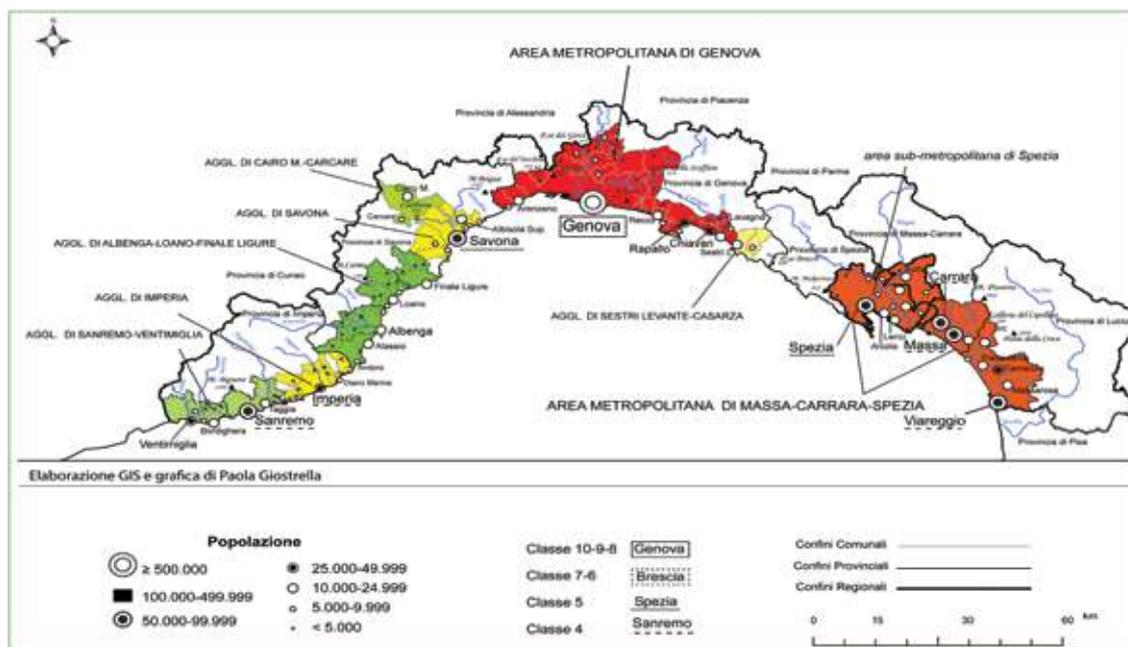


Fig. 4. Le aree metropolitane e le agglomerazioni della Liguria (secondo Bartaletti, 2015). Al centro l'area metropolitana di Genova, a est l'area metropolitana interregionale di Massa-Carrara-Spezia, in giallo e in verde le agglomerazioni non metropolitane.

Lucio Gambi, nell'intento di svecchiare la geografia in Italia, l'ha in pratica demolita, senza però ricostruirla.

In *Una geografia per la storia* Gambi dà ampio spazio al contributo delle scienze umane e nega l'esistenza di una geografia unitaria, sostenendo che i temi considerati propri della geografia fanno capo ad ambiti disciplinari distinti, e cioè umanistici e naturalistici. Per Gambi la geografia si identifica con la geografia umana e ha lo scopo di "disegnare la storia della conquista conoscitiva e dell'organizzazione economica della Terra". Le sue ricerche sono tutte in prospettiva storica (nella *Storia d'Italia* Einaudi, per esempio, è autore del capitolo sui valori storici dei quadri ambientali), e fin qui nessun problema: ogni geografo, come ogni docente universitario, ha una propria specializzazione – anche se tendenzialmente, come afferma Richard Hartshorne, la geografia è rivolta più al presente che non al passato – purché l'oggetto della ricerca siano i luoghi e i riflessi sul territorio, e non le persone o l'economia, mentre così non è stato in molta geografia degli ultimi 40 anni. E lo stesso Gambi, che pure si è occupato con competenza di luoghi, nella *Critica ai concetti geografici di paesaggio umano* sostiene che lo studio delle forme del paesaggio è compito della "geografia naturalistica", perché gli elementi del paesaggio non si configurano come una "storiografia", ma si prestano a un trattamento sistematico e deterministico proprio delle scienze naturali. Coglie anche l'occasione per criticare geografi del calibro di Hans Bobek, austriaco, e Hermann Lautensach, tedesco, perché nelle loro ricerche mettono più precisione scientifica che intuito e sentimento, cioè sono... troppo geografi e poco umanisti: "I geografi tedeschi – afferma – ponendo più *esprit de géométrie*

che *esprit de finesse*, si sono sforzati di gerarchizzare gli elementi che servono all'individuazione del paesaggio e di ripartire in classi i vari tipi di paesaggio così ricostruiti".

Questa strada, però, non porta lontano. Se un geografo, nell'ambito della propria specializzazione, si dedica a ricostruire l'orditura dei campi e degli insediamenti nel passato, fa un ottimo lavoro di geografia storica, ma se intende ridurre tutta la geografia a un approccio retrospettivo, o peggio a una descrizione di vicende umane avulse dal contesto ambientale, la geografia non esiste più, è finita.

André Cholley, docente alla Sorbona, nella *Guide de l'étudiant en géographie* afferma che l'oggetto della geografia è la conoscenza della Terra nel suo carattere complessivo, cioè non in termini di singole categorie di fenomeni fisici, biologici o umani, ma come combinazione fra gli stessi. Una quindicina di anni prima Alfred Hettner osservava che la geografia non consiste, come il nome sembra suggerire

Fig. 5. I terrazzamenti e gli insediamenti di Pianazzola (Chiavenna) ingentiliscono un paesaggio altrimenti scabro.



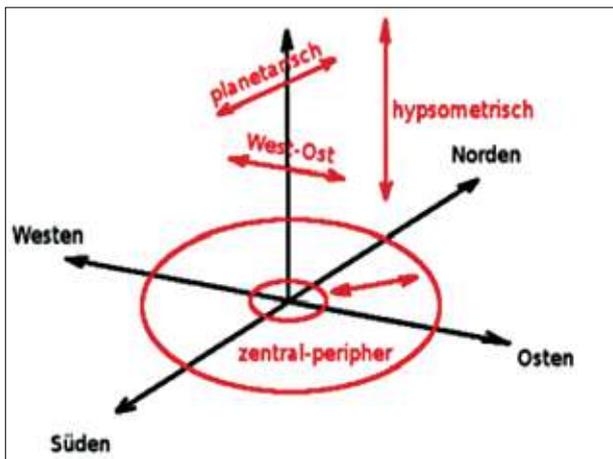


Fig. 6. Il modello di Lautensach: le forme del paesaggio variano in base a latitudine, altitudine, distanza dal mare.

co, perché in ogni singola area i caratteri fisici e umani sono interrelati in modo così stretto da formare un unico oggetto di studio. Richard Hartshorne è sulla stessa linea, ma fa altre importanti considerazioni. A differenza delle scienze sistematiche che studiano una particolare categoria di fenomeni, la geografia studia associazioni di fenomeni, di natura animata e inanimata, che interessano la realtà della superficie terrestre e li analizza dal punto di vista spaziale. Dunque, conclude Hartshorne, la geografia è una scienza di sintesi, non ha un ambito proprio ma solo un metodo originale, il punto di vista spaziale e privilegia lo studio di casi specifici, evitando di fare generalizzazioni. Ora, sul fatto che la geografia non abbia un proprio ambito non sono del tutto d'accordo, pur comprendendo dove Hartshorne vuole andare a parare, cioè riconoscere alla geografia la libertà di spaziare nei campi più disparati. In realtà la geografia, oltre ad avere un metodo originale, ha anche uno specifico ambito di studio: la geografia – questa è la mia definizione – è la scienza dei luoghi, e studia i riflessi sul territorio delle attività umane. Non sono neppure d'accordo nel limitare la geografia allo studio di singoli casi diversi l'uno dall'altro, anche se il volume *Perspective on the Nature of Geography* è del 1959 e Hartshorne riconosce che eventuali concetti generali possono essere individuati con approcci quantitativi e calcoli statistici, che allora cominciarono a diffondersi. La "rivoluzione quantitativa", sviluppata negli Stati Uniti e in Gran Bretagna a partire dagli anni 60, ha permesso alla geografia di valutare con strumenti scientifici la relazione tra fenomeni ed elaborare alcuni modelli – non leggi dunque, ma modelli – che permettono di interpretare meglio la realtà geografica e di fare alcune generalizzazioni, modelli la cui utilità era stata intuita dallo stesso Hartshorne. In particolare il concetto di frizione della distanza, il modello di gravitazione di William Reilly e la teoria delle località centrali di Walter Christaller (che risalgono agli anni '30) e la conseguente gerarchia urbana, il modello reticolare, l'applicazione del coeffi-

re, nella conoscenza generale della Terra, ma nello studio della superficie terrestre nelle sue differenziazioni spaziali. L'approccio geografico è dunque corologico, regionale, e in quanto tale non può essere dualisti-

ciente di correlazione lineare per valutare la relazione fra elementi e la retta di regressione per rappresentare la tendenza di un fenomeno. Certo, questi modelli si applicano meglio a ricerche di geografia urbana ed economica, ma si possono comunque individuare correlazioni fra l'andamento del clima e l'attrazione turistica di determinati luoghi, si può mettere in relazione la posizione e la situazione topografica di una data località e il suo sviluppo o eventualmente il declino – per esempio i centri sorti ai piedi di un valico, i *Paßdörfer* come Susch nei Grigioni o Leuk nel Vallese – la relazione fra situazione topografica e sviluppo di alcuni centri di sport invernali, il grado di accessibilità di un luogo (oggi e in passato) e determinati sviluppi sul piano demografico ed economico; oppure si può applicare il concetto di *Formenwandel* elaborato da Hermann Lautensach, che mette in rapporto i mutamenti di suolo, clima e vegetazione con la latitudine, la distanza dal mare e l'altitudine o, come fecero Alberto Mori e Berardo Cori già nel 1969, senza ricorrere ai dati sul pendolarismo che allora non esistevano, costruire una carta delle aree di attrazione delle città italiane.

In geografia c'è ancora tanto da fare, non si finirà mai di individuare nuovi problemi, di proporre nuovi modelli, nuove chiavi di lettura della realtà del territorio, tenendo sempre presente che il mestiere di geografo è difficile, molto difficile. Per citare le parole di Paul Claval, il geografo, condannato a non possedere un linguaggio proprio e a dover conoscere fatti e problemi del contesto naturalistico e di quello socio-economico, si può imporre solo se possiede una solida intelligenza. Non può nascondere le proprie debolezze dietro una limitata specializzazione. Non si può essere geografo e mediocre.

3. Tornare al territorio

Cerchiamo allora di praticare il mestiere di geografo, studiando i riflessi sul territorio delle attività umane e la loro distribuzione spaziale, dalle aree metropolitane ai terrazzamenti, dall'impronta sul paesaggio dell'agricoltura e dell'industria ai riflessi del clima sul turismo montano, dalle funzioni urbane all'accessibilità dei centri alpini, dai riflessi del turismo sulle coste alla trasformazione storica delle strade di valico. In altre parole, la geografia non può prescindere dall'elemento spaziale, come riconobbe Giuseppe Dematteis nella giornata di studio *Le metafore della Terra 1985-2010*. Non c'è geografia senza territorio. Non so se questa geografia potrà piacere o no, magari

qualcuno preferirebbe che i geografi si occupassero di temi filosofico-culturali, del ruolo della donna, dei modelli di *governance*, di cooperazione allo sviluppo o dei problemi degli emigranti tralasciando rigorosamente i riflessi sul territorio. Chi si è ormai abituato ad avere una certa immagine della geografia, messo di fronte ad analisi di concrete realtà territoriali, forse storcerà la bocca. La geografia, però, è una disciplina pragmatica che analizza e descrive i luoghi, e se piace siamo tutti contenti, se non piace ce ne faremo una ragione; ma non è che per farla piacere dobbiamo trasformarla in un *blob* informe. C'è grande bisogno di geografia e in Svizzera, Austria e Germania, dove pure qualcuno si è dedicato alle "nuove geografie culturali", se ne sono accorti da tempo, perché la geografia ha largo spazio nelle scuole e perché il geografo ha voce in capitolo nella pianificazione. In Italia non è così, e si vede.

Dunque, porte spalancate alla geografia, antidoto per tutti i veleni, panacea per la soluzione di ogni problema? Sì e no, verrebbe voglia di rispondere. Sì, perché nella geografia ovviamente credo, no, perché prima di dare spazio alla geografia bisogna formare geografi in grado di fare ricerche sul terreno e d'archivio, sulla popolazione e le città, sui terrazzamenti, sul clima e i suoi riflessi sul turismo, sull'accessibilità dei centri abitati e sui mutamenti storici del paesaggio e degli insediamenti. Quando i geografi ritroveranno il rapporto con lo spazio, col territorio, tornerà a esserci la geografia, e il suo ritorno sarà un valore aggiunto per l'intero paese.

BIBLIOGRAFIA

BARTALETTI F., Sull'essenza della Geografia, il suo ruolo sociale e la sua vocazione operativa, *Ambiente Società Territorio*, 54, nuova serie IX, n.5, 2009, pp.3-7.
 BARTALETTI F., Geografia come scienza dei luoghi, in ROCCA G. (a cura di), *La formazione universitaria degli insegnanti di geo-storia nella scuola secondaria di domani*, Atti del Convegno, *Liguria Geografia*, 18, suppl. al n. 6-7-8, 2016, pp. 43-44.
 CHOLLEY A., *Guide de l'étudiant en géographie*, Paris, Presses Universitaires, 1942.
 CLAVAL P., *Essai sur l'évolution de la géographie humaine*, Paris, Les Belles Lettres, 1964 (trad.it. *Evoluzione storica della geografia umana*, Milano, Angeli, 1972).
 DEMATTEIS G., 25 anni di metafore. Antipasti e contorni, *Giornata di studio Le metafore della Terra 1985-2010*, Torino, novembre 2010.



Fig. 7. Vernazza, Cinque Terre: scorcio di alcuni terrazzamenti su terreno impervio. Impressionante la vicinanza al mare del binario della ferrovia in direzione di Genova (quello a monte, in direzione di Spezia, è in galleria).

FARINELLI F., *I segni del mondo. Immagine cartografica e discorso geografico in età moderna*, Città di Castello, Academia Universa Press, 2009.

GAMBI L., *Una geografia per la storia*, Torino, Einaudi, 1973.

GAMBI L., *Critica ai concetti geografici di paesaggio umano*, Faenza, ELLI Lega, 1961.

GIORDA C., Così vicine, così lontane: storia e geografia di fronte a un percorso comune nei circoli scolastici, *Ambiente Società Territorio*, 57, nuova serie XII, n.2, 2012, pp. 12-18.

GUTHE H., *Lehrbuch der Geographie*, Hannover, Hahn, 1882-83.

HARTSHORNE R., *Perspective on the Nature of Geography*, London, Murray, 1959 (trad. it. *Metodi e prospettive della Geografia*, Milano, Angeli, 1972).

HETTNER A., *Die Geographie. Ihre Geschichte, ihr Wesen und ihre Methoden*, Breslau, Ferdinand Hirt, 1927.

LAUTENSACH H., Der geographische Formenwandel: Studien zur Landschaftssystematik, *Colloquium Geographicum. Vorträge des Bonner Geographisches Kolloquiums zum Gedächtnis an Ferdinand von Richthofen*, vol. 3, 1952, 191 p.

ROCCA G., Tempo e spazio nell'analisi geostorica. Le ricadute sull'insegnamento secondario, in ROCCA G. (a cura di), *La formazione universitaria degli insegnanti di geo-storia nella scuola secondaria di domani*, Atti del Convegno, *Liguria Geografia*, 18, suppl. al n. 6-7-8, 2016, pp. 7-22.

SCARAMELLINI G., Dalla "Storia e Geografia" alla "Geostoria": difficoltà teoriche e utilità pratiche nello studio della vita umana sulla Terra, in ROCCA G. (a cura di), *La formazione universitaria degli insegnanti di geo-storia nella scuola secondaria di domani*, Atti del Convegno, *Liguria Geografia*, 18, suppl. al n. 6-7-8, 2016, pp. 23-42.

VIDAL DE LA BLACHE P., Des caractères distinctifs de la géographie, *Annales de Géographie*, t. 22, n°124, 1913, pp. 289-299.

BACKPACKING E FLASHPACKING COME FORME ALTERNATIVE DI TURISMO E DI SOSTENIBILITÀ. QUALI PROSPETTIVE PER LA SPAGNA?

BACKPACKING E FLASHPACKING COME FORME ALTERNATIVE DI TURISMO E DI SOSTENIBILITÀ.
QUALI PROSPETTIVE PER LA SPAGNA?

I *backpacker*, segmento del turismo giovanile, si identificano con i viaggiatori interessati a vivere una esperienza autentica e per un approccio al viaggio caratterizzato da essenzialità dei servizi e legami effettivi con la popolazione locale. La Spagna, nella strategia di rilancio turistico del Paese ha tentato di rispondere alle esigenze di questa particolare utenza che presenta buone prospettive di sviluppo e di redditività e capace di adottare la filosofia della sostenibilità.

THE BACKPACKERS ARE A SEGMENT OF YOUTH TOURISM. WHAT ARE PROSPECTS FOR SPAIN?

The backpackers identify themselves with travelers interested in living an authentic experience and for an approach to travel characterized by essentiality of services and effective links with the local population. Spain has promoted in the last years a tourism strategy to relaunch the development of the country. According to this direction it has attempted to respond to the needs of this particular users which have good prospects of development and profitability and are capable of adopting sustainability values.

1. Turismo e *backpacking*

Il turismo, pur avendo oltrepassato le barriere spaziali e, per alcuni aspetti, anche quelle temporali, continua nel suo incessante processo di metamorfosi per i cambiamenti derivanti dai turisti, protagonisti principali e indiscussi che attivano questo processo, modificandone in maniera diacronica modalità e caratteristiche. È cambiato nel tempo il concetto di turista, le modalità di “fare turismo” e, più in generale, di viaggiare. Nello scenario di annosa competizione fra turismo e viaggio, il primo inteso come mercato e il secondo come attività connaturata all’uomo che lo accompagna per tutta la vita e genera un cambiamento interiore permanente derivante dall’incontro con l’altro e l’altrove, si inserisce il *backpacker*, rappresentante non soltanto di un fenomeno prettamente turistico ma anche di un fenomeno culturale in senso ampio (Longo e Cicirello, 2016, in corso di stampa; Pollice e Urso, 2014, pp. 84-85; Bencardino e Prezioso, 2007, p. XIX; Sorensen, 2003, p. 849 e p. 862).

Le difficoltà di individuare e riconoscere il questa forma di attività turistica come categoria o segmento del turismo internazionale e la limitata attenzione prestata nel corso degli anni da parte della comunità scientifica, nonostante la sua crescita quantitativa e qualitativa, la maggiore dispersione territoriale e i relativi impatti economici, socio-culturali e am-

bientali (Hampton, 1998, pp. 639-640), risiede nell’ostilità verso le sue origini che rimandano agli stereotipi associabili ad una determinata fase storica. Prima fase di questo percorso è il lavoro del sociologo Cohen che nel 1972 propose la suddivisione fra turisti istituzionalizzati, riconducibili alle modalità del turismo di massa, e turisti non istituzionalizzati cui appartengono i cosiddetti *drifter* o vagabondi, che richiamano nell’immaginario collettivo gli *hippy* degli anni Cinquanta e Sessanta pur non identificandosi con gli stessi, e diventano espressione della ribellione giovanile nel contesto politico e sociale degli anni Settanta. Con il predetto termine vengono indicati quei viaggiatori, appartenenti ad una classe sociale medio-alta, che si allontanano dalle attività e dai viaggi ordinari, alla volta di un’esperienza più inusuale e autentica. Con il passare degli anni al suddetto vocabolo se ne aggiungono altri conati da parte di diversi studiosi tra cui lo stesso Cohen che nel 1973 parla di *nomads*, seguiti da *youthful travelers*, *wanderers*, *hitchhikers*, *tramping youth*, *long-term budget travelers* (Uriely, Yonai, Simchai, 2002, pp. 520-521) per giungere infine alla parola *backpacker*. Quest’ultima viene introdotta negli anni Novanta come neologismo e utilizzata come espressione olistica dalle svariate sfaccettature e incline a diversificate interpretazioni e adattamenti.

L’elemento che accomuna queste diverse denominazioni lungo la linea del tempo è il desiderio di non essere identificati e percepiti come turisti ma come viaggiatori, trattandosi di veri anticonformisti del mercato turistico con

1 Il contributo, benchè risultato di una riflessione comune dei due autori, è attribuibile quanto ai paragrafi 2 e 3 ad Antonino Longo e per i paragrafi 1 e 4 a Linda Cicirello.

l'esigenza di vivere un viaggio, un'avventura, un'esperienza autentica ed effettiva. Tuttavia, è inverosimile pensare ad una continuità ideologica che leghi il movimento dei vagabondi introdotto da Cohen con i *backpacker* odierini in quanto le motivazioni non sono più le stesse e difficilmente un viaggio si traduce in una trasformazione del proprio stile di vita ma occupa un periodo medio-breve. L'idea di giovane viaggiatore atipico, libero e indipendente, in cerca di avventura e di crescita personale interiore rimane ancora valida ma non è realistico considerare il *backpacking* come una forma di turismo del tutto non istituzionalizzata. O'reilly sostiene che lo sviluppo di questa tipologia turistica sia legata soprattutto alla globalizzazione (O'reilly, 2006, p. 1000) e allo sviluppo di determinate aree geografiche, che hanno motivato alcuni paesi a investire in infrastrutture turistiche destinate a soddisfare le esigenze di questa particolare utenza.

2. Backpacker e flashpacker: quale domanda e quale profilo?

Il *backpacking*, inteso come movimento successivo a quello descritto da Cohen, può essere considerato oggetto di studio relativamente recente e, per questo motivo, non ancora del tutto conosciuto. Infatti, nonostante gli studi effettuati sui turisti "zaino in spalla" da vari autori tra cui, ad esempio, Uriely, Richards, Wilson, Morris, Sorensen, Pearce e altri ancora, riguardanti diversi fattori, dalle caratteristiche alle motivazioni o agli impatti generati a livello territoriale, manca tuttora una definizione univoca e condivisa dalla comunità scientifica per la complessità e l'eterogeneità degli elementi considerati. Alcuni autori propongono una distinzione tra aspetti quantitativi, legati alle modalità organizzative, e aspetti qualitativi inerenti le attitudini e motivazioni, rientranti nei fattori psicologici, che contraddistinguono i *backpacker* (Uriely, Yonay e Simchai, 2002, p. 521). Queste difficoltà si riflettono anche nei diversi tentativi di darne anzitutto una definizione. La Tourism Research Australia definisce il *backpacker* "a person that spends one or more nights in either backpacker or hostel accommodation". Più articolata la descrizione di Pearce e Loker-Murphy per i quali si tratta di giovani viaggiatori che effettuano lunghi periodi di vacanza con un budget limitato (Pearce e Loker-Murphy, 1995, p. 819). Le predette definizioni evidenziano, all'interno di questa utenza, molteplici diversità riconducibili alle caratteristiche demografiche, all'iti-



Fig. 1. Zaino in spalla come significato di backpacking e come simbolo di una forma di turismo che ha come destinazione il Mondo.

nerario, alle motivazioni e alle scelte effettuate dal singolo. Eterogeneità che si manifesta, quindi, nella diversa nazionalità, età, motivazione al viaggio, obiettivi prefissati, modalità organizzative, selezione delle destinazioni multiple, sistema relazionale. Per questo motivo autori come Sorensen propendono per una definizione basata su un'ottica culturale, cercando di delimitare questa forma alternativa di turismo nell'ambito di una vera e propria categoria sociale, che raggruppi al suo interno la percezione personale ed il riconoscimento sociale (Sorensen, 2003, p. 852).

Backpacking, in sintesi, come stato mentale e in funzione dell'approccio al viaggio (Majstorovic, Stankov, Stojanov, 2013, p. 146). Altri studiosi delineano i turisti "zaino in spalla" come un gruppo eterogeneo con motivazioni diverse che sollecitano al viaggio, ma con un basilare fattore comune: l'auto-identificazione come viaggiatori non-istituzionalizzati (Adkins e Grant, 2007, p. 189).

La pluralità di definizioni risultano tuttavia accomunate da una serie di parametri che contraddistinguono i *backpacker*: viaggio di medio-lungo periodo, disponibilità di un budget limitato, logica del *low-cost* nella scelta dei servizi turistici, soggiorno in più destinazioni, presenza di piani flessibili in cui difficilmente viene indicata la data di rientro, motivazioni di sviluppo individuale derivanti dall'interazione con la popolazione locale, carattere indipendente dei viaggiatori, sensibilità culturale (Uriely, Yonay, Simchai, 2002, pp. 522-523; Scheyvens, 2002, p. 145 e p. 147; Sorensen, 2003, p. 851).

Tuttavia, nel corso del tempo, la crescente eterogeneità dei turisti non istituzionalizzati ha ridotto le distanze con la categoria del convenzionale turismo di massa, fattore che porta Cohen a effettuare una ulteriore distinzione tra viaggiatori orientati "all'interno" o "all'esterno", in base alla prevalenza di relazioni tra omologhi o con i locali, e tra *full time* e *part-time backpacker* in funzione del tempo destinato a questa attività. Una sottocategoria

emergente è, infatti, quella dello “*short-term backpacking*”, comprendente coloro che condividono lo stile dei viaggiatori “zaino in spalla” per un periodo di tempo limitato ma a differenza degli stessi scelgono una sola destinazione e pianificano con precisione spostamenti e sistemazioni lasciando poco spazio all’avventura.

Negli ultimi anni al *backpacking* si è affiancato il *flashpacking*, fenomeno analogo ma con peculiarità proprie in quanto i *flashpacker*, pur condividendo appieno la logica del turista “zaino in spalla” si differenziano essenzialmente per due motivi principali. Il primo riguarda la maggiore disponibilità economica, che gli consente di combinare e alternare la logica *low-cost* a quella *high-cost* nella scelta dei servizi turistici, passando dall’essenzialità al *comfort*. Il secondo motivo riguarda l’uso di tutti i supporti tecnologici che possono agevolare il viaggio (pc portatili, *ipod*, *ipad*, fotocamere/ videocamere, navigatori etc) rendendo in tal modo il viaggiatore meno isolato e a contatto con la quotidianità, a differenza della natura intrinseca al *backpacker* che, in qualche modo, preferisce durante il viaggio recidere ogni contatto soprattutto con il paese di origine. Radha Vyas, co-fondatrice del movimento “The Flash Pack”, sostiene che il *flashpacking* consiste in uno stile di vita che combina i pregi dell’essere un *backpacker* con quelli del turista tradizionale. L’età media dei viaggiatori è leggermente più alta in quanto a compiere questa esperienza sono spesso lavoratori intenzionati a rivivere per un breve periodo la sensazione di avventura e libertà.

Il carattere sostenibile del *backpacking/flashpacking* attiene alla natura alternativa di questa forma di turismo che risponde alla logica del “turismo artigianale” basata sulla piccola scala, opposta al “turismo industriale” tipica del turismo di massa a larga scala (Hampton, 1998, p. 641), e capace di generare vantaggi economici per la comunità ospitante a seguito dell’acquisto di prodotti e servizi gestiti direttamente da operatori locali attraverso una filiera turistica autoctona. Infatti, nonostante lo stile minimalista in termini di infrastrutture di intensità di capitale, il *backpacking* attiva un circuito alternativo e parallelo basato sul *low budget* in grado di coprire tutta la gamma di servizi richiesti da qualunque tipologia di turista (*ibidem*).

Si evitano, in questo modo, le dispersioni a livello territoriale, che caratterizzano prevalentemente il turismo di massa, soprattutto nei paesi in via di sviluppo, paesi che stentano tuttavia a riconoscere questa forma di turismo ritenuta tuttora poco profittevole ri-

spetto al tradizionale turismo internazionale dai grandi numeri e osteggiata anche per gli stereotipi ad esso associati. Ciò non esclude i casi in cui i *backpacker* potrebbero diventare esempio di un turismo più invasivo laddove diventino, parafrasando Mowfort e Munt, “*ego-tourists*” (Scheyvens, 2002, p. 147; Mowforth e Munt, 1998, p. 135).

3. Diffusione geografica del turismo *backpacker*

Il turismo *backpacker* si inquadra nell’ambito del turismo giovanile, pur non identificandosi esclusivamente con lo stesso per la varietà di motivazioni ad esso sottese, ed è simbolo di un crescente “mondo in movimento” (Majstorovic, Stankov, Stojanov, 2013, p. 146). Il carattere dinamico del *backpacking* lo si può desumere anche dal trend positivo registrato, secondo i dati Unwto, dal turismo giovanile passato da quasi 150 milioni di turisti internazionali nel 2002 a 200 milioni nel 2010 e con la prospettiva di raggiungere i 300 milioni nel 2020. Dati, quest’ultimi, che lasciano trapelare la crescente dispersione geografica e la maggiore partecipazione del segmento giovanile sospinto dalla globalizzazione e dai progressi della tecnologia e dai cambiamenti sociali capaci di acuire il bisogno di evasione dalla routine. A livello mondiale le principali aree di origine del turismo “zaino in spalla” sono Nord America, Australia, Nuova Zelanda, Europa occidentale e Israele. Nell’ambito del continente europeo il maggior numero di viaggiatori proviene dall’area settentrionale mentre l’area mediterranea non si è ancora inserita in questo circuito (Sorensen, 2003, p. 852). Da una indagine condotta nel 2011 da alcuni studiosi russi sul *backpacking* in Europa emerge una crescente adesione a questa forma di turismo da parte dei giovani che inizialmente scelgono mete del continente europeo con particolare riferimento alle città capitali e, in seconda istanza, si dirigono verso altre mete come il sud-est asiatico, l’America del Nord e centro meridionale, alcuni paesi africani, Australia e Nuova Zelanda (Majstorovic, Stankov, Stojanov, 2013, p. 153). Sky-scanner, motore di ricerca internazionale di voli, indica nel 2015 i dieci Paesi per *backpacker*: Bolivia, Cambogia, Guatemala, Indonesia, Laos, Malesia, Nepal, Nicaragua, Perù e Turchia. Si tratta di paesi del continente asiatico o dell’America centro meridionale, fatta eccezione per la Turchia, al confine tra Europa ed Asia. Sono destinazioni che rispondono e si adattano alle esigenze di questa tipologia

turistica in quanto non eccessivamente costose, con un variegato patrimonio naturale e socio-culturale, collocate al di fuori dei circuiti prettamente turistici e non ostili verso questa forma di turismo.

4. Il turismo *backpacker* in Spagna

Nell'ambito del continente europeo la Spagna rappresenta un paese che ha investito molte risorse nel settore turistico per trasformarlo in motore di sviluppo territoriale e, in una logica di diversificazione, un'attenzione viene prestata anche al turismo "zaino in spalla", sebbene sia difficile quantificare in termini numerici questo movimento, divenendo esso stesso parte integrante dell'economia del turismo e, più in generale, dell'economia del territorio.

L'area centro meridionale del paese, appartenente alla regione dell'Andalusia oltre alle Isole Canarie e Baleari, costituisce la parte del territorio ispanico prevalentemente destinataria di questa tipologia di visitatori secondo quanto emerge da un'indagine condotta tra marzo e ottobre 2016 mediante 250 questionari, chiusi e scalati, destinati a ostelli e case airbnb selezionati in funzione della popolarità tra i principali siti di settore (www.hostelworld.com, www.hostelbookers.com, www.tripadvisor.com). Da questa analisi si possono ricavare alcune informazioni tenendo conto dei limiti derivanti dall'esiguità del campione che può, tuttavia, costituire un utile indicatore di tendenza.

I risultati del questionario permettono, in particolare, di individuare e focalizzare alcuni fattori chiave di questo movimento. In primo luogo, il profilo-tipo di *backpacker* che si identifica prevalentemente con i giovani viaggiatori di sesso maschile con un livello di istruzione medio, in prevalenza diplomati o laureati di primo livello, anche se in realtà al suo interno risulta molto eterogeneo sia per le fasce d'età sia per le motivazioni al viaggio e per un peso crescente della componente femminile. Il secondo aspetto attiene al carattere indipendente e alla natura volatile di questa tipologia di viaggiatori trattandosi di individui intraprendenti, che si spostano prevalentemente da soli o in compagnia di un'altra persona e organizzano autonomamente il proprio viaggio, senza il supporto degli intermediari, ma avvalendosi soprattutto di internet, social network e guide specializzate, e senza pianificare con anticipo e nei dettagli in quanto si trovano spesso a "cambiare in corsa" progetti, obiettivi, destinazioni per



Fig. 2. Backpacking come turismo in prevalenza individuale e alla ricerca di mete diverse dal turismo tradizionale.

il senso di libertà e per il desiderio di vivere con spontaneità, imprevisti e avventure. Un altro fattore che in maniera trasversale caratterizza questa tipologia è l'adozione di soluzioni a basso costo nella scelta dei servizi turistici, il cui peso maggiore è quello dell'alloggio, per rendere possibile una maggiore durata del viaggio che trova un limite nel vincolo di bilancio del budget iniziale, soprattutto in mancanza di un lavoro fisso, che, in alcuni casi, viene ricercato in maniera saltuaria nelle destinazioni di vacanza per la necessità di risorse economiche e per integrarsi ulteriormente con la comunità locale. Questo vincolo non limita i *backpacker* nello svolgere attività di svago di tipo naturalistico e culturale (tra quelle indicate nel questionario vi sono: *biking, clubbing, wine tour, visiting museums and historical sites*) con la sola esclusione dello shopping.

La scelta di servizi gestiti e offerti dai locali, in quanto a prezzi più contenuti, separati dai tradizionali canali del turismo di massa e rispondenti all'esigenza di integrazione e autenticità, supporta il carattere sostenibile di questa vacanza. La durata medio-breve del viaggio, in prevalenza fra 3 e 6 mesi, mostra anche un maggiore impatto in termini di spesa con ricadute positive a livello territoriale rispetto alle spese del turista classico che generano un margine ridotto per il contesto locale e maggiori entrate per i paesi di origine dei turisti.

Dalla ricerca emerge il desiderio, per una parte dei soggetti intervistati, di ritornare in Spagna oltre all'apprezzamento per l'accoglienza, la sicurezza e il rapporto qualità-prezzo mentre viene percepita lievemente sotto la media il livello di qualità degli alloggiamenti. In definitiva, il *backpacker* si coniuga con l'idea di "cittadino del mondo", vale a dire con colui che ama sentirsi a stretto contatto con la comunità locale, con i suoi usi e costumi e con il suo ambiente naturale.

BIBLIOGRAFIA

ADKINS B, GRANT E., "Backpackers as a community of strangers: the interaction order of an online backpacker notice board", *Qualitative Sociology Review*, Vol. III, n. 2, 2007, pp. 188-201.

BENCARDINO F, PREZIOSO M., *Geografia del turismo*, Milano, McGraw-Hill, 2007.

HAMPTON M.P., Backpacker tourism and economic development, *Annals of Tourism Research*, Vol. 25, No. 3, 1998, pp. 639-660.

LONGO A., CICIPRELLO L., "Le reti di imprese nel turismo come valore aggiunto territoriale nella sarin economy: l'esperienza di "italy&you", *Atti del convegno "Giubileo degli Accademici"*, 2016, in corso di stampa.

MAJSTOROVIC V., STANKOV U., STOJANOV S., "The presence of backpacking tourism in Europe", *Turizam*, Vol. 17, N. 4, 2013, pp. 145-154.

MOWFORTH M., MUNT I., *Tourism and sustainability: new tourism in the third world*, London, Routledge, 1998.

O'REILLY C.C., "From drifter do gap year tourist: mainstreaming backpacker travel", *Annals of Tourist Research*, Vol. 33, No. 4, 2006, pp. 998-1017.

PEARCE P., LOKER-MURPHY L., "Young budget travelers: backpackers in Australia", *Annals of Tourist Research*, Vol. 22, No. 4, 1995, pp. 819-843.

POLLICE F., URSO G., "Turismo vs. globalitarismo", in TURCO A. (a cura di), *Filiere etiche del turismo. Territori della vacanza tra valori, politiche e mercati*, Milano, Unicopli, 2014, pp. 75-96.

SCHEYVENS R., "Backpacker tourism and Third World development", *Annals of Tourism Research*, Vol. 29, No. 1, 2002, pp. 144-164.

SORENSEN A., "Backpacker ethnography", *Annals of Tourism Research*, Vol. 30, N. 4, 2003, pp. 847-867.

URIELY N., YONAY Y., SIMCHAI D., "Backpacking experiences. A type and form analysis", *Annals of Tourism Research*, Vol. 29, No. 2, 2002, pp. 520-538.

A. Longo, Catania, Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura dell'Università; Sezione Sicilia.

L. Cicirello, Milano, Dipartimento di Economia, Metodi Quantitativi e Strategie di Impresa, Università degli Studi Bicocca; Sezione Lombardia

Difendere questo piccolo pianeta chiamato Terra. Diritti umani e salvaguardia dell'ambiente Roma, 6 giugno 2016

Presso la Facoltà di Lettere e Filosofia della Sapienza Università di Roma, Adolfo Pèrez Esquivel, premio Nobel per la pace nel 1980, ha tenuto la *Lectio magistralis* intitolata "Difendere questo pic-

colo pianeta chiamato Terra. Diritti umani e salvaguardia dell'ambiente".

Esquivel, tra i rappresentanti più illustri sul tema della difesa dei diritti umani (in particolare contro la dittatura militare argentina negli anni Settanta) e attualmente concentrato sulle soluzioni e sulle azioni da intraprendere per la salvaguardia del rapporto uomo-ambientale (come ricordato nel suo indirizzo di saluto da Stefano Asperti, Preside della Facoltà), ha focalizzato il suo intervento sulla precarietà dell'equilibrio tra la "nostra Madre Terra" e l'uomo, sulla sostenibilità e sulla necessità di puntare a un miglioramento della qualità della vita umana in armonia con le risorse ambientali. La globalizzazione e la predominanza del capitale finanziario sul bene comune hanno prodot-

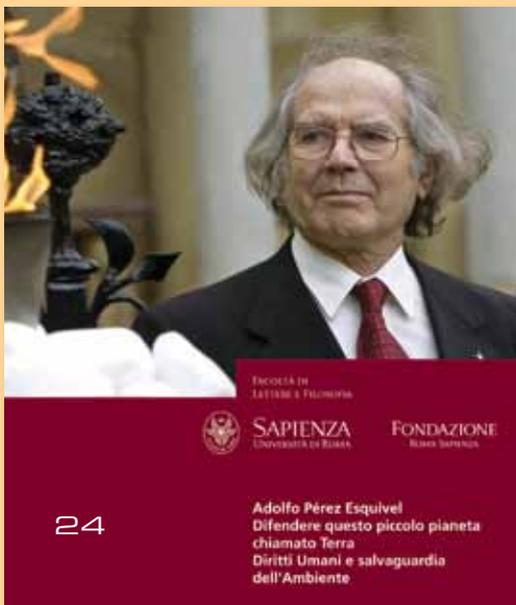
to una perdita di identità dei popoli (a qualsiasi scala geografica) e accentuato una serie di sperequazioni. Secondo Esquivel – ristabilendo un maggior equilibrio ecosistemico, inteso anche in senso temporale, tra le componenti fisiche e antropiche – è possibile difendere la Terra e favorire processi di attiva valorizzazione, evitando le continue e costanti minacce esercitate dal capitalismo delle moderne società consumistiche.

Proprio i concetti di identità e di appartenenza, visti in chiave geografica, rappresentano le prime soluzioni alla crisi attuale poiché costituiscono i valori per i quali ogni popolo deve lottare per ottenere una nuova democrazia partecipativa. Occorre che l'essere umano torni protagonista, rivendicando i propri diritti e stipulando un

nuovo contratto sociale basato sull'uguaglianza e sulla coscienza critica.

L'analisi di Adolfo Pèrez Esquivel sottolinea la stretta relazione tra politica dei diritti umani e questioni ambientali e – come ribadito da Giovanni Solimine (Direttore del Dipartimento di Scienze documentarie, linguistico-filologiche e geografiche) – l'importanza di avere una visione complessiva e interdisciplinare dei problemi che riguardano la nostra società. I temi trattati dal premio Nobel per la pace sono di grande interesse sociale e rimarcano ancor più il ruolo chiave che le scienze geografiche presentano nell'affrontare e nel proporre soluzioni al rapporto, spesso critico, tra l'uomo e la Terra.

Diego Gallinelli,
Sezione Lazio



SMART CITY: PRINCIPI E APPLICAZIONI TRA MARKETING E RICERCA TECNOLOGICA¹

SMART CITY: PRINCIPI E APPLICAZIONI TRA MARKETING E RICERCA TECNOLOGICA

Cos'è una *smart city*? Quali sono gli elementi che la rendono tale? comunità scientifica, multinazionali, istituzioni e cittadini concordano sullo stesso significato di *smartness* e come esso possa essere applicato alle città?. Il presente articolo indaga la pluralità delle declinazioni del concetto di *smart city* attraverso la comparazione delle definizioni ufficiali più accreditate e analizzando luci e ombre di un emblematico caso studio.

SMART CITY: PRINCIPLES AND APPLICATIONS BETWEEN MARKETING AND TECHNOLOGICAL RESEARCH

What is a smart city? What are the elements that characterize it? Perhaps the scientific community, corporations, institutions and citizens agree on the same meaning of smartness and how it applies to cities? This paper investigates the plurality of the smart city concept forms by comparing and analyzing representative case study to the definition from accredited sources.

1. Geografia e Smart City

Il tema delle città intelligenti è oggetto di un acceso filone di ricerca basato sull'interazione strategica di apparati TIC (Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione), mobilità e politiche di mitigazione del consumo energetico applicato ai sistemi urbani con l'obiettivo di ottimizzare la fruizione dei servizi a vantaggio degli utenti e garantire un sistema integrato di gestione urbana.

La tematica sta assumendo particolare rilevanza in conseguenza ad alcuni importati cambiamenti a scala globale:

- problemi legati alla scarsità delle risorse e all'inquinamento;
- inurbamento: dal 2007 più del 50% della popolazione mondiale vive nelle città <www.unfpa.org>;
- aumento della polarizzazione economica e sociale: le 600 più grandi città globali contribuiranno al 65% del PIL mondiale tra il 2010 e il 2025 <www.mckinsey>.

In tale contesto, si evidenzia tuttavia l'assenza di una definizione che riassume i caratteri univoci del concetto di *smartness* applicato alla città; le sperimentazioni ad oggi proposte, non fanno riferimento ad una certificazione che le identifica tali, ma piuttosto a un patto d'azione in rete tra le città interessate. Sussiste quindi l'esigenza di circoscrivere il confuso apparato concettuale relativo alla *smartness*, prendendo in esame le declinazioni oggi più accreditate, proposte da tre differenti ambiti: la comunità scientifica internazionale, le istituzioni europee e le grandi imprese multinazionali.

Secondo il *Massachusetts Institute of Technology* (MIT) di Boston "La Città *Smart* persegue la sostenibilità, la vivibilità e l'equità sociale attraverso l'innovazione tecnologica e il *design*. Si parte dal fatto che la città è considerata un sistema di sistemi, e che si sta facendo strada l'opportunità di introdurre apparati digitali nervosi, reattivi e intelligenti che favoriscono la sinergia tra le parti (dispositivi, edifici, e in ultima analisi città complete e regioni urbane)" <www.smartcities.media.mit.edu>.

L'Università VU di Amsterdam dichiara che "un territorio può essere definito *smart* quando concentra i suoi sforzi di sviluppo nel capitale umano e sociale, nei trasporti e nelle Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione (TIC), nella gestione oculata delle risorse naturali, e nella formazione di una *governance* partecipativa" (Caragliu, 2009, p.65).

Nell'ambito del progetto interuniversitario Vienna, Delft, Ljubljana, "una città è *smart* quando persegue il miglioramento delle sue performance su sei assi strategici: *smart economy*, *smart mobility*, *smart environment*, *smart people*, *smart living* e *smart governance*" <www.smartcities.eu>.

Il Piano Strategico Europeo (SET plan) definisce *Smart Cities* quelle "città e quelle aree metropolitane che stanno predisponendo misure adeguate per la riduzione del 40% delle emissioni di gas serra entro il 2020, attraverso l'uso e la produzione sostenibile di energia. Le componenti principali delle misure da adottare riguardano gli interventi sugli edifici, sulle reti energetiche locali e sul sistema dei trasporti" <www.setis.ec.europa.eu>.

Oltre al *SET plan* citato sopra, la commissione europea sta attuando delle politiche di sviluppo

1 Pur essendo il risultato di questo lavoro frutto della discussione fra i due autori, sono a Vincenzo De Martino i paragrafi 1 e 2 e a Giulia Cubadda il paragrafo 3.



Fig. 1. Masdar city, 2017. Fonte: <<http://www.fosterandpartners.com/projects/masdar-development/>>.

comunitario che hanno come obiettivo una serie di iniziative atte alla crescita:

- il *Convenant of Majors*, è il principale movimento europeo che coinvolge le autorità locali e regionali per la mitigazione delle emissioni climalteranti <www.pattodeisindaci.eu>;
- l'Agenda Digitale Europea ha come obiettivo principale lo sviluppo di un mercato unico digitale e il potenziamento delle tecnologie dell'informazione e comunicazione <www.europa.eu>.

Siemens, Cisco e IBM sono i *big player* di questo nuovo settore di investimento: mettono a disposizione competenze che le amministrazioni non possiedono in cambio di tech center che diventano il grande cervello da cui tutta l'area urbana viene gestita; pur non proponendo una solida definizione, colgono nelle smart cities una nuova opportunità di business e un nuovo brand per commercializzare prodotti innovativi su cui costruire campagne di marketing.

2. Un caso empirico: Masdar City

Ad oggi esistono diverse applicazioni del concetto *smart*; in alcuni casi si tratta del risultato di lungimiranti politiche di riqualificazione e risanamento, ne è un esempio Curitiba, capitale dello stato di Paraná, che ha il merito di essersi occupata di sostenibilità già dagli anni settanta, insieme ad altre città europee come Amsterdam o Stoccolma. In questo articolo si è voluto appo-

sitamente trattare il caso studio di Masdar, città pianificata che incarna l'ideale *smart*. Masdar, letteralmente «la città sorgente», si trova negli Emirati Arabi Uniti, a 30 km a est di Abu Dhabi. È l'esperimento di una città interamente progettata sulla base di alcune innovazioni tecnologiche, alimentata interamente da fonti di energia rinnovabili e a zero emissioni di carbonio. Il progetto, firmato dallo studio *Foster and Partners*, ha avuto inizio nel 2006 e prevedeva dieci anni per la sua completa attuazione. L'iniziativa è capeggiata dalla società *Abu Dhabi Future Energy Company* e presieduta dallo sceicco *Mohammad Bin Zayed Al Nahyan*. Il finanziamento per la sua realizzazione ammonta a 22 miliardi di dollari, provenienti dall'apparato governativo e da investitori privati (Bullis, 2009, pp. 56-63). La città ospiterà inizialmente, cinquantamila persone, millecinquecento imprese e, soprattutto, l'avveniristico *Masdar Institute of Science and Technology*, polo universitario realizzato in collaborazione con il *Massachusetts Institute of Technology* dedicato esclusivamente allo studio e alla ricerca nel campo delle energie rinnovabili. Mira a divenire uno dei poli di sviluppo urbano più sostenibili al mondo e attirerà i più alti livelli di competenze internazionali, accademici e del commercio.

L'energia sarà garantita da impianti fotovoltaici, eolici e termali che faranno risparmiare, nei prossimi 25 anni, oltre due miliardi di dollari di petrolio. Il rigore dei progettisti domina il disegno di insieme (masterplan) e il loro studio meticoloso non trascura il minimo intervento di dettaglio. L'orientamento degli edifici è stato studiato per accogliere in maniera efficiente la forza del vento e imprigionare il calore, convertendolo in energia termica. Masdar consumerà il 75% in meno di energia rispetto a qualsiasi città tradizionale delle stesse dimensioni; sono inoltre previsti una riduzione del 40% del consumo di acqua e il trattamento dei reflui per un secondo utilizzo.

Il sistema di viabilità prevede corsie sopraelevate per l'attraversamento pedonale e ciclabile e la sperimentazione di nuove soluzioni di trasporto sostenibili, come il *Personal Rapid Transit* (PRT) ed il trasporto *Rapid Transit* (FRT).

ZERO EMISSIONS	ZERO WASTE	SUSTAINABLE TRANSPORT	SUSTAINABLE AGRICULTURE	SUSTAINABLE WATER
	Strategies: Reduce, Reuse, Recycle, Compost, Waste-to-Energy	Strategies: Zero Cars, Walking, Biking, Light Rail, Personal Rapid Transit	Strategies: Compost for soil, Grey-water irrigation, Greenbelt of agriculture	Strategies: 80% of water is reused, All water derived from a solar powered desalination plant

Fig. 2. Zero emissioni, 2015.

Fonte: <<https://courses.cit.cornell.edu/crp384/2008reports/07MASDAR.pdf>>.

Questi veicoli, privi di conducente, fungono da taxi e operano su una rete di binari caratterizzata da una cabina singola per garantire maggiore *privacy* e *comfort*. La visita della città ai non residenti o lavoratori è garantita solo tramite il PRT dopo aver informato la sicurezza.

I rifiuti saranno trattati nel *Reproductive Resource Centre* (RRC) della città di Masdar: parte di materiali riciclabili saranno utilizzati per la costruzione della città stessa (Stilwell B., 2008)

Questa «eco-città», rappresenta il culmine di anni di ricerca nell'ambito dello sviluppo sostenibile, e il grado d'innovazione tecnologica messa in campo per la sua progettazione e realizzazione la rende una delle sperimentazioni più audaci nella sfida contro i cambiamenti climatici. Nonostante questo, si evidenziano alcune ombre sull'efficacia del progetto dal punto di vista economico e sociale.

Masdar non integra in modo equilibrato l'avanzamento tecnologico e ingegneristico con i principi base della sostenibilità come invece affermano i promotori. «A causa degli ingenti costi e lo spazio limitato, solo i cittadini più abbienti saranno in grado di risiedere permanentemente a *Masdar*, il resto sarà costituito da pendolari» <www.masdar.ae>. Poiché nasce nel deserto, richiede enormi quantità di energia, terra e acqua per la sua costruzione e il suo mantenimento. La disponibilità di acqua dolce è altamente limitata e necessita di processi di desalinizzazione. Le stesse fonti di finanziamento non sono sostenibili in quanto vengono dal ricavato dall'esportazione di gas e petrolio. La sua massima efficienza energetica è pagata a caro prezzo, e altre comunità potrebbero avere difficoltà a riproporre il suo modello (o parte di esso). *Masdar* è stata creata per incoraggiare l'imprenditorialità privata, per favorire la ricerca sull'energia rinnovabile, generare crescita economica nel territorio in alternativa all'industria petrolifera, ma già dal 2012 i lavori si sono fermati <www.tuttogreen.it>.

Attualmente nella città si contano poche centinaia di persone, la maggior parte studenti e ricercatori, oltre il personale addetto alla sicurezza e alla manutenzione (gli impianti e le strutture che la compongono necessitano di protezione costante dai danni che potrebbero provocare gli agenti atmosferici, in particolare la polvere del deserto). Il basso numero di residenti non giustifica la nascita di nuove attività e le poche esistenti risultano essere difficilmente accessibili al livello economico. Paradossalmente, «alla base del fallimento, oltre alla crisi economica che non ha risparmiato le casse statali, il crollo verticale del prezzo del petrolio» <www.dailygreen.it>.

3. Discussione e conclusioni

Le diverse interpretazioni e definizioni legate alla *smart city* dipendono dagli intenti e dalle esigenze dei diversi attori. Dato il consolidamento di un linguaggio comune bisogna però focalizzare alcuni aspetti. Le multinazionali collaborano con enti di ricerca pubblici e privati; il finanziamento e l'acquisto di brevetti in un periodo in cui gli enti pubblici non hanno disponibilità di risorse, rappresentano un'importante opportunità d'investimenti nel campo della ricerca. Le grandi aziende, offrendo i propri servizi integrati e tecnologicamente avanzati alle amministrazioni pubbliche, conquistano un ruolo attivo nella gestione delle risorse urbane. In questo modo estendono il proprio campo d'azione verso ambiti «tradizionalmente di competenza dell'attore pubblico, quali la sostenibilità ambientale, la rigenerazione delle aree degradate, la salute pubblica, la sicurezza, l'educazione, nei paesi sviluppati come nelle economie emergenti» (Di Bella, 2016, pp. 21-36), i quali diventano un fertile terreno di investimento.

Non bisogna però confondere la possibilità di facilitare la fruizione dei servizi della città con la disciplina della pianificazione. Le tecnologie e i sistemi d'informazione messi in campo dalle grandi multinazionali dovrebbero essere di supporto alla città intelligente e «la nuova sfida consiste nel tentativo di «urbanizzare le tecnologie», ovvero renderle effettivamente utili ai nuovi bisogni urbani».

La linea sottile tra applicazioni e le visioni utopistiche della città, si evidenzia nella terminologia utilizzata nelle operazioni di *marketing*, in quanto, il concetto di *smart city* sembra essenzialmente configurarsi come un «ombrellone terminologico sufficientemente generico e su cui è facile ottenere un vasto consenso (quale città, del resto, non vorrebbe essere «intelligente?»)» (De Luca, 2012, pp. 143-145). In altre parole, *Smart city* non appare «sinonimo di città «intelligente», come si dice, ma piuttosto «furbescamente alla moda», da gestire secondo programmi elettronici volti alla trasformazione in seno aziendale della città stessa» (Farinelli, 2014).

Far parte di questa rete di città è un'opportunità «intelligente» di *business* e sviluppo non più legata alla produzione ma alla progettazione e allo scambio d'informazione e capitali; così come afferma l'IBM, oggi più che mai «mattoni e malta», motori della crescita economica, stanno cedendo il passo ad una economia basata su «cervelli e creatività» (Dirks, Gurdgiev, Keeling, 2010, p. 3).

Una città è *smart* quando intercetta e condivide una larga scala di persone altamente

specializzate e intraprendenti, che genera nuovi lavori e che sempre più emigra e si serve di tecnologie. Si prevede che nei prossimi trent'anni il numero di migranti internazionali altamente istruiti sarà più del triplo e alcune città si stanno preparando ad accogliere queste opportunità. Masdar è l'esempio in cui il *software* è progettato insieme all'*hardware* ed è la massima espressione di cosa è materialmente una *smart city*. Non si tratta solo di un progetto urbano, quanto dell'inserimento di un nuovo grande polo tecnologico e finanziario nella rete delle città globali.

Nonostante venga annoverata tra i più audaci casi studio di pianificazione e alta tecnologia basata sulle energie rinnovabili, la città sembra non essere socialmente ed economicamente sostenibile. "Il processo di pianificazione si è sviluppato sotto totale controllo del governo che ha agito perseguendo i propri scopi personali, piuttosto che rispecchiare gli interessi e desideri della comunità locale. Infatti, la città risulta essere isolata da qualsiasi altra comunità dal deserto circostante, e l'alta base in cemento potrebbe impedire a Masdar di integrarsi naturalmente con qualsiasi altro quartiere vicino (o realtà urbana di prossimità) che potrebbe sorgere in futuro, sollevando la questione dell'esclusione sociale (Lau, 2012). Non si può non considerare come questo modello sia in contrasto con una sempre più diffusa e forte coscienza ecologica della società che si oppone direttamente al consumismo, alla mera convenienza e profitto, e che sceglie di adottare sinergici stili di vita collaborativi per agire in modo pienamente sostenibile (Wood, 2007, pp. 77-83).

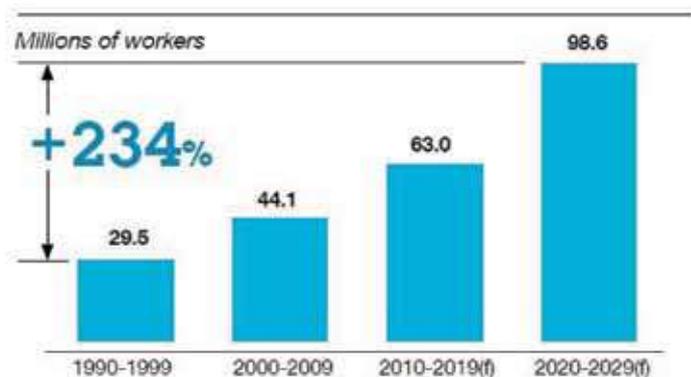
Considerando le differenti interpretazioni, le riflessioni emerse sono pertanto atte a interrogarsi sul senso che si intende attribuire all'opzione *smart* all'interno della città, capirne le reali implicazioni. Sembra chiaro come la dominante che costituisce il concetto di *smartness* abbia "una natura tecnologica inscritta nel contesto di una globalizzazione competitiva interpretata secondo gli schemi neoliberisti, che privile-

giano un approccio «imprenditoriale» alle politiche urbane" (Mela, 2013, pp. 183-196). Questo rende evidente il rischio latente che si cela nell'affidare agli investitori privati un ruolo così incisivo nelle pratiche di gestione urbana. A tale proposito viene riportata di seguito la riflessione dello studioso Arturo Di Bella nel suo saggio "La Ibm smart city come prodotto della neoliberalizzazione della responsabilità d'impresa" (Di Bella, 2016, p. 3):

"IBM enfatizza il proprio impegno in termini di consulenza verso i governi urbani, rimanendo però silente rispetto a come una tecno-natura depoliticizzata, mascherata sotto forma di servizi, possa essere prodotta e gestita da un massiccio intervento di attori privati, in previsione di creare la cosiddetta città sostenibile, mentre l'ambiente urbano, attraverso la mediazione di dati e infrastrutture tecnologiche, è tramutato in nuova frontiera dell'accumulazione e della circolazione capitalistica. Sebbene la recente crisi economico-finanziaria globale sia stata comunemente interpretata come esito delle contraddizioni riguardanti le strategie di sviluppo del capitalismo e le relative politiche macroeconomiche, attraverso la promozione e la circolazione globale di nuovi discorsi e immaginari di sviluppo territoriale e urbano, il neoliberismo ancora una volta ha dimostrato una straordinaria resilienza (Fainstein, 2014), riuscendo a trarre vantaggio dalle condizioni di crisi che esso stesso ha creato, per rafforzare ulteriormente le logiche e le discipline del mercato."

Nessuno sosterebbe mai che una città di qualche milione o più di abitanti possa essere organizzata con tale precisione; questa fantasia è possibile solo con comunità meticolosamente pianificate, costruite da zero e di modeste dimensioni.

Masdar rappresenta la cristallizzazione di un altro fenomeno globale: la crescente divisione del mondo in raffinate enclaves di fascia alta, i cui residenti trovano conforto nel murare se stessi all'interno di una varietà di mini-utopie e vasti ghetti senza forma in cui questioni come la sostenibilità hanno poca rilevanza immediata. Ciò ha comportato non solo la proliferazione di comunità suburbane chiuse, ma anche la trasformazione dei centri storici come Parigi e New York in parchi giochi per turisti e fasce agiate. Masdar è il culmine di questa tendenza: una società sollevata su un piedistallo e al di fuori della portata della maggior parte dei cittadini del mondo (Ourossoff, 2010). L'evoluzione estrema di una *gated community*, concepita come una vera "città ideale", una *smart city* che al benefit della sicurezza fisica, aggiunge quello, ancor più ambizioso, della sicurezza ambientale garantita



Sources: UN Human Development Report, 2009; IBM Global Center for Economic Development analysis.

Fig. 3. Migranti internazionali.

Fonte: Dirks S., Gurdjiev C., Keeling M., 2010, p. 5.

dalla sua completa ecosostenibilità (Armao, 2013, pp. 169-181).

La retorica che sostiene le iniziative *smart*, spesso “impedisce lo sviluppo di un’approfondita riflessione sul ruolo dei flussi di capitale e degli interessi economici aziendali connessi al mercato dei dati urbani e delle tecnologie funzionali all’implementazione di tale modello (March, Ribera-Fumaz, 2014, pp. 1-15)”; questo comporta che, al vertice dei processi decisionali, venga trascurata la delicata questione della ripartizione del potere tra pubblico e privato, dall’equa distribuzione dei flussi e dell’offerta di servizi, dell’adeguatezza stessa della gestione urbana. Sembra pertanto necessario che, nella valutazione del grado di sostenibilità delle grandi sperimentazioni tecnologiche applicate alla realtà urbana, la visione critica debba estendersi alla totalità dei tre ambiti che la caratterizzano: ambientale, economico e sociale. È un rischio considerare la città come un prodotto di *marketing* e di sistemi tecnologici programmati in grado di risolvere tutte le sfide della pianificazione, poiché le dinamiche urbane, sono per natura spontanee, e come prevede il concetto stesso di sostenibilità, inteso come processo, sono in continuo mutamento.

BIBLIOGRAFIA

ARMAO F., “Smart resilience. Alla ricerca di un nuovo modello di sicurezza urbana”, in SANTANGELO M., ARU S., POLLIO A. (a cura di), *Smart City. Ibridazioni, innovazioni e inerzie nelle città contemporanee*, Roma, Carocci, 2013, pp. 169-181.

BULLIS K., “A zero-emissions city in the desert”, *Technology Review*, 112(2), pp. 56-63.

CARAGLIU A., DEL BO C., & NIJKAMP P., Smart Cities in Europe, in: CARAGLIU A., *A map of human capital in European cities*, Amsterdam, Vrije Universiteit, 2009, p. 65.

DE LUCA A., *Come (ri)pensare la smart city*, EyesReg, 2012, pp. 143-145.

DI BELLA A. “La Ibm smart city come prodotto della neoliberalizzazione della responsabilità d’impresa.” *Rivista geografica italiana*, 123(1), 2016.

DIRKS S., GURDGIEV C., KEELING M. “*Smarter cities for smarter growth. How cities can optimize their systems for the talent-based economy*”; IBM Global Services, 2010, p. 3, disponibile su internet: <http://public.dhe.ibm.com/common/ssi/ecm/en/gbe03348usen/GBE03348USEN.PDF>

HOLLANDS R. G., *Will The Real Smart City Please Stand up?*, in: HOLLANDS R. G. *City: analysis of urban trends, culture, theory, policy, action*, Newcastle, Routledge, 2008, pp. 303-5.

IBM GLOBAL BUSINESS SERVICE. Executive Report, “Urban World: Cities and the Rise of the Consuming Class”, McKinsey Global Institute. Giugno, 2012, p. 5, disponibile su internet: www.mckinsey.com/insights/

mgi/research/urbanization/urban_world_cities_and_the_rise_of_the_consuming_class.

FARINELLI F., “Bologna che ha perso la memoria”, *Ilmanifesto.it*, 13 marzo 2014.

LAU A., “Masdar City: A model of urban environmental sustainability”. *Social Sciences*, 2016, disponibile sul web: http://www.stanford.edu/group/journal/cgi-bin/wordpress/wp-content/uploads/2012/09/Lau_SocSci_2012.pdf, [Accessed 22 February 2013].

MELA A., “Sul lato oscuro dell’idea di smart city”, in SANTANGELO M., ARU S., POLLIO A. (a cura di), *Smart City. Ibridazioni, innovazioni e inerzie nelle città contemporanee*, Roma, Carocci editore, 2013, pp. 183-196.

MARCH H., RIBERA-FUMAZ R., “Smart Contradictions: The politics of Making Barcelona a Self-sufficient city”, *European Urban and Regional Studies*, n. 1, 2014, pp. 1-15.

OUROUSSOFF N., “In Arabian Desert, a Sustainable City Rises, Walled and Lofty.”, *New York Times*, 26 Settembre, 2010

SASSEN S., “Who needs to become smart inn tomorrow’s cities”, in *keynote speech at the Lift conference*, Glasgow, Inghilterra, luglio 2011.

STILWELL B., LINDABURY S., *Evaluating the world’s most sustainable city*, Masdar, Dicembre, 2008, pp. 3-8, disponibile su internet: <http://courses.cit.cornell.edu/crp384/2008reports/07MASDAR.pdf>

“State of World Population 2007: Unleashing the Potential of Urban Growth,” United Nations Population Fund, 2007, pp. 6-8, disponibile su internet: www.unfpa.org/webdav/site/global/shared/documents/publications/2007/695_filename_sowp2007_eng.pdf

WOOD J., “Synergy City: Planning for a High Density, Super-Symbiotic Society”, *Landscapae & Urban Planning* 2007: 83, pp. 77, 83.

SITOGRAFIA

www.europa.eu/legislation_summaries/information_society/strategies/si0016_it.htm

<http://www.dailygreen.it/news/masdar-city-il-progetto-fallito-della-citta-a-emissioni-zero/>

ilmanifesto.it/bologna-che-ha-perso-la-memoria

www.mckinsey.com

www.masdar.ae/en/city/detail/one-of-the-worlds-most-sustainable-communities-masdar-city-is-an-emerging-g

www.smart-cities.eu

www.smartcities.media.mit.edu

www.pattodeisindaci.eu/index_it.html

www.setis.ec.europa.eu/about-setis/technology-road-map/european-initiative-on-smart-cities

<http://www.tuttogreen.it/leco-citta-di-masdar-city-e-completata-ma-e-deserta/>

www.unfpa.org

SCIENZA DEL CITTADINO, CARTOGRAFIA DIGITALE E MONITORAGGIO AMBIENTALE: UN'ANALISI DEI RIFIUTI SPIAGGIATI DELL'ARCIPELAGO TOSCANO

SCIENZA DEL CITTADINO, CARTOGRAFIA DIGITALE E MONITORAGGIO AMBIENTALE:
UN'ANALISI DEI RIFIUTI SPIAGGIATI DELL'ARCIPELAGO TOSCANO

Il presente contributo illustra una nuova metodologia per la raccolta di dati nell'ambito di problematiche ambientali. Si tratta della scienza del cittadino per il monitoraggio dei rifiuti spiaggiati nell'arcipelago toscano attraverso il coinvolgimento di soggetti non professionisti. Il contributo illustra il processo di raccolta dei dati e di rappresentazione cartografica dei risultati.

CITIZEN SCIENCE, DIGITAL CARTOGRAPHY AND ENVIRONMENTAL MONITORING:
BEACH LITTER ANALYSIS IN TUSCAN ARCHIPELAGO

This paper describes a novel method for collecting geo-referenced data in the context of environmental issues. We propose a citizen science approach for monitoring beach litter in the Tuscan archipelago, with the engagement of non-professional actors. The contribution illustrates the process of data collection from the detection phase to the cartographic representation of results.

1. Introduzione

La conoscenza del mondo e la sua misura costituiscono un elemento essenziale della nostra vita e del nostro decidere il futuro. Oggi tale conoscenza si rivolge spesso a questioni che riguardano le problematiche ambientali e le nuove declinazioni del rapporto uomo-ambiente: la scarsità delle risorse, la qualità dell'ambiente, le emergenze ambientali, la cura e la manutenzione di specie in via di estinzione o a rischio e così via. Da sempre il geografo ha cercato di misurare e di indagare il mondo ovvero - in termini più generali - l'ambiente, con strumenti sempre più precisi e con finalità diverse che hanno contribuito al controllo e alla gestione dell'*oikos*. Tra le molteplici forme del controllo, quelle che riguardano i sistemi ambientali diventano strategiche proprio perché la degenerazione di questi sistemi, spesso frutto di politiche e scelte economiche insensate, di mancanza di conoscenza e di consapevolezza, richiede misure adeguate e una informazione più ampia e più pubblica possibile per dar modo ai cittadini di intervenire e partecipare con la loro esperienza e conoscenza alla costruzione della Terra di domani nelle sue molteplici dimensioni antropiche e naturali. In tale contesto, la scienza del cittadino si pone come metodo di indagine per questioni di carattere geografico per le quali necessita di reperire dati che spesso sono mancanti o non aggiornati, avvalendosi del contributo dei cittadini che scelgono di usare il loro tempo libero per impegnarsi nel processo scientifico (Magnani, 2014, p. 28).

2. La scienza del cittadino per il monitoraggio ambientale

Nel 2014 il termine *citizen science* (d'ora in poi scienza del cittadino), è stato inserito nel dizionario *Oxford english* per definire la raccolta e le analisi di dati relativi al mondo naturale da parte di soggetti non professionisti, che prende parte a un progetto di collaborazione con scienziati professionisti. Il termine definisce una vera e propria scienza dei cittadini, nella quale scienziati dilettanti contribuiscono spontaneamente a progetti scientifici in diversi settori, dalle discipline a tema ambientale, all'astronomia, medicina, neuroscienze, informatica e così via. Un esempio a cui solitamente si fa riferimento per le origini della storia più recente della scienza del cittadino è agli inizi del Novecento, quando in occasione del Natale aveva luogo il *Christmas bird count*, durante il quale i cittadini contribuivano al censimento degli uccelli organizzato dalla *National audubon society* negli Stati Uniti <www.audubon.org>. Il termine scienza del cittadino è stato però sancito soltanto a metà degli anni Novanta del secolo scorso da Alan Irwin (1995) il quale sosteneva il valore della formazione di una cittadinanza scientifica per favorire la conoscenza scientifica e da Rick Bonney (1996), secondo il quale lo scienziato ha un ruolo importante nel coinvolgere i volontari in progetti scientifici. La trasposizione contemporanea del concetto in chiave di monitoraggio ambientale avviene grazie alla combinazione di ecologia e tecnologia dell'informazione, attraverso le quali è oggi possibile raccogliere nuovi dati con la possibilità di

fare ricerca ambientale con il coinvolgimento delle comunità locali e di favorire la ricerca e la capacità di raccolta dei dati, i quali necessitano di una diversa gestione rispetto alla ricerca scientifica tradizionale (es. tempestività, maggiore granularità). Al di là degli aspetti teorici, gli strumenti di cui la scienza del cittadino si avvale comprendono ciò di cui il cittadino dispone per prendere parte ai progetti: il proprio tempo libero, le proprie competenze, la condivisione delle proprie tecnologie, il *Web 2.0*, cioè le risorse web in cui le informazioni sono prodotte dagli utenti e, infine, il *crowdsourcing*, ovvero una tipologia di attività partecipativa online in cui un individuo, un'istituzione, un'associazione o un'azienda propone a un gruppo di individui di portare a termine un compito specifico in maniera libera e volontaria. In tal senso, l'avvento delle nuove tecnologie, degli *smartphones*, dei *GPS*, delle fotocamere e di strumenti di localizzazione come *Google maps*, *Google earth*, dei servizi di *Web Mapping*, sono andati di pari passo con lo sviluppo dei social media e di siti *Web 2.0*, che includono immagini *Flickr*, *post* su *Twitter*, ecc. Pertanto molti internauti non solo cercano le informazioni ma partecipano attivamente alla creazione e distribuzione di quest'ultime nel Web (Lerman e Jones, 2006, pp.1-2). In tale contesto, il *Web 2.0* ha giocato un ruolo fondamentale: le applicazioni digitali infatti permettono agli utenti anche non professionisti di partecipare volontariamente alla creazione di contenuti, di modificare informazioni e di combinarle con altre provenienti da fonti diverse per produrne di nuove (O'Reilly, 2009). La scienza del cittadino utilizza tali tecnologie e l'intelligenza umana per creare una forma di partecipazione pubblica nella ricerca scientifica (Wiggins, 2015, p. 1). Ad esempio, molti studi hanno dimostrato che il progetto *eBird* del *Cornell laboratory of ornithology* ha migliorato la conoscenza dei partecipanti relativa alla biologia e alla storia delle scienze naturali, impegnandoli direttamente in un processo di pensiero critico e incrementando le loro abilità a formulare domande secondo il metodo scientifico (Cooper et al., 2007, pp.

6-7). In tale contesto, risulta interessante qualche dato: 60 articoli scientifici pubblicati hanno usato i dati del *Cornell laboratory of ornithology* dal 1997 ad oggi; 1 milione di segnalazioni circa sono riportate sulla piattaforma *eBird* ogni mese; 80 milioni le osservazioni di uccelli inserite nell'*Avian knowledge network*. Oltre all'interesse per la scienza, i volontari che operano nel campo della scienza del cittadino sono motivati da un forte interesse personale, mettendosi a disposizione per la raccolta dei dati quale raggiungimento di un obiettivo comune; si tratta dunque di una scienza aperta a tutti che costituisce un approccio interessante in diversi tipi di monitoraggio ambientale: il presente contributo ne descrive un'applicazione relativa ai rifiuti spiaggiati.

3. Il monitoraggio dei rifiuti spiaggiati nell'arcipelago toscano

La proposta metodologica adottata si basa su due dimensioni primarie della scienza del cittadino: la prima educativa, rivolta a utenti in fase formativa, e la seconda di sensibilizzazione, rivolta a destinatari eterogenei per la costruzione di valori personali. Sempre oggetto della proposta metodologica sono la creazione di comunità, quindi di legami tra persone con la stessa attenzione all'interesse collettivo, e la policy, la finalità del progetto di scienza del cittadino di entrare nell'agenda dei *decision maker* tramite l'apporto di dati, analisi, indagini, che contribuiscano alla costruzione di indirizzi socio-politici (Magnani, 2014, pp. 28-29). L'area della sperimentazione ha riguardato 21 spiagge delle isole appartenenti all'arcipelago toscano: Isola d'Elba, Isola del Giglio e Isola di Pianosa. L'unità di campionamento (definibile come la porzione della spiaggia da campionare che copre per intero la larghezza, ossia dalla battigia fino al sistema dunale, o alla vegetazione o ai manufatti) si riferisce ad una unità di lunghezza di 100 metri per ogni spiaggia considerata. La rilevazione dei rifiuti è avvenuta nel seguente modo. Tramite l'utilizzo dell'applicazione per *smartphone PhotoMap* è stato possibile

ARCIPELAGO TOSCANO	SPIAGGE MONITORATE
ISOLA D'ELBA	Capobianco, Cavo, Cavoli, Lacona, Naregno, Nisporto, Nisportino, S.Andrea, Sottobomba, Marina di Campo, Topinetti, Le Ghiaie, Procchio, Reale e le spiagge del comune di Marciana Marina.
ISOLA DEL GIGLIO	Campese, Pozzarelli.
ISOLA DI PIANOSA	Cala Giovanna, Scogliera Campo Sportivo, Scogliera Golfo della Lancia.

Tab. 1. Le spiagge monitorate nel corso della sperimentazione.
Fonte: ns.elab.



Fig. 1. Un esempio di rifiuto spiaggiato censito.
Fonte: ns.elab.

a) fotografare i rifiuti spiaggiati presenti entro i limiti dell'unità di campionamento, b) annotare le coordinate GPS del campione rilevato, c) categorizzare il rifiuto. In particolare, in relazione a quest'ultimo aspetto, sono stati utilizzati i codici definiti dai Protocolli di intesa MATTM per l'esecuzione delle attività di indagine integrative ai fini dell'attuazione della strategia marina disposti dal D.L.gs 190/2010.

L'attività di monitoraggio dei rifiuti spiaggiati è avvenuta grazie alla illustrazione delle

finalità del progetto e delle modalità di raccolta dei dati ai volontari e soprattutto grazie

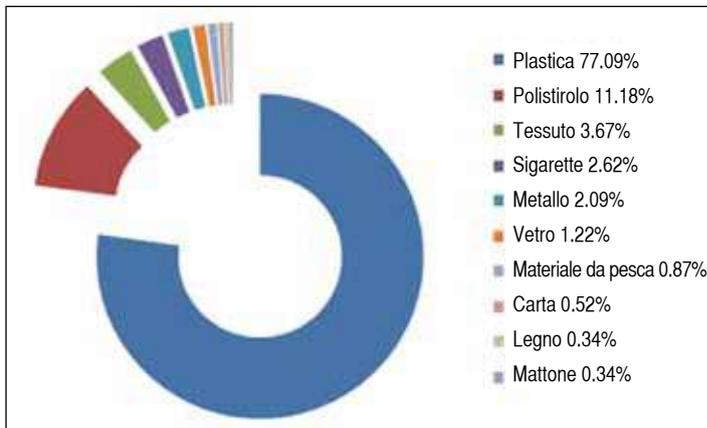


Fig. 2. La distribuzione dei rifiuti censiti. Fonte: ns.elab.



Fig. 3. I rifiuti spiaggiati georeferenziati in una Google Map consultabile al seguente link:

<www.google.com/maps/d/edit?mid=1Pxxlrc_QmG8tO23AW6c_zR3sYBw>. Fonte: ns.elab.

alla partecipazione attiva dei cittadini delle isole dell'arcipelago. Inoltre a seguito di una apposita autorizzazione pervenuta da parte dell'amministrazione del carcere di Pianosa è stato possibile coinvolgere direttamente i detenuti nelle operazioni di raccolta dei dati oltre che monitorare tutte le spiagge dell'isola non accessibili ai visitatori e quindi non soggette ad operazioni di rimozione dei rifiuti.

4. L'utilizzo della cartografia digitale per la condivisione dei risultati

La sperimentazione ha permesso di evidenziare due aspetti peculiari della scienza del cittadino: l'area del monitoraggio è stata ampliata rispetto alle rilevazioni precedenti (ad es. quelle di Legambiente, *Beach Litter 2016*) e le informazioni prodotte nell'arco di una settimana hanno superato le 1.000 rilevazioni. L'analisi dei risultati ha permesso di evidenziare alcune emergenze. La plastica raggiunge il primato tra le tipologie di materiali raccolti, toccando valori prossimi all'80% (Figura 2), a cui segue il Polistirolo (11%) e il Tessuto (3.67%). Altro aspetto interessante è la presenza di microplastiche non immediatamente percettibili a prima vista: prelevando infatti dei campioni di sabbia, e passandoli al setaccio è emerso che in media su 900 grammi di sabbia, sono presenti 2 grammi di microplastiche nascoste depositate sulla battigia. Infine, attraverso l'utilizzo del servizio di cartografia digitale *Google Maps* è stato possibile georeferenziare i dati ottenuti su una mappa interattiva, libera, condivisibile e aggiornabile che rimanda ad una rappresentazione dettagliata della distribuzione dei rifiuti censiti durante la fase di monitoraggio.

5. Conclusioni

L'utilizzo della metodologia della scienza del cittadino per il monitoraggio dei rifiuti spiaggiati nell'Arcipelago Toscano ha fornito risultati interessanti ed accurati. I volontari che hanno esaminato i campioni delle spiagge nelle isole Elba, Giglio e Pianosa, rilevando le diverse tipologie di rifiuti, oltre ad aver reso possibile l'analisi e la mappatura degli stessi, hanno incrementato il loro coinvolgimento nella gestione dell'ambiente locale. Possiamo dunque ritenere che l'obiettivo di questo studio sia stato raggiunto dal punto di vista sia della rilevazione dei dati sia della sperimentazione della metodologia, che ha sicuramente contribuito a rafforzare una presa di coscienza del problema dell'inquinamento ambientale alla scala

locale. Risultati interessanti emergono inoltre dalla rappresentazione dei dati censiti grazie all'utilizzo di strumenti di cartografia digitale liberi, aggiornabili e accessibili a tutti. Infine l'impiego di volontari con caratteristiche differenti (ad es. i detenuti) conferma il valore del coinvolgimento sociale e scientifico di soggetti non professionisti i quali possono rappresentare una risorsa supplementare e determinante di osservazione, raccolta e analisi dati. L'aspetto quantitativo del rifiuto presente dipende quindi da molteplici fattori: in primo luogo è rappresentato dalla posizione in cui la spiaggia è situata, perciò le mareggiate e le correnti marine a cui è sottoposta; dalla frequenza degli interventi di rimozione del rifiuto che vengono effettuati e dal comportamento degli utenti. L'aspetto qualitativo del rifiuto rimane invece invariabile poiché la componente plastica rappresenta le percentuali più alte.

In seguito a quanto appena affermato è possibile formulare alcune ipotesi di intervento per cercare di ridurre la presenza dei rifiuti sull'arenile. Sicuramente una migliore e corretta gestione del rifiuto a terra, in primo luogo di quello urbano, con mirate politiche volte ad incentivare la raccolta differenziata e quindi il recupero e il riciclaggio di alcune componenti porterebbe a una diminuzione della dispersione degli stessi nell'ambiente marino. La presenza di appositi contenitori per disporre il rifiuto direttamente sulle spiagge, come cestini e cassonetti, rappresenterebbe un incentivo per l'utente a non disperdere buste, bottiglie ed altri oggetti direttamente nell'ambiente, ma ad utilizzare le apposite strutture. Infine, l'applicazione effettiva delle sanzioni da parte delle autorità competenti volte a punire i comportamenti illeciti dei trasgressori rappresenterebbe un ulteriore strumento per intervenire a monte del problema. Non sono poi da sottovalutare le misure adottabili per la pulizia dei siti, quali un incremento costante e regolare delle operazioni di rimozione del rifiuto spiaggiato da parte delle amministrazioni comunali e dai gestori delle aree demaniali, infine realizzare campagne di sensibilizzazione volte a consapevolizzare i cittadini circa le conseguenze dei comportamenti dannosi per l'ambiente locale. È importante dunque sensibilizzare i cittadini su questo tema attraverso progetti di scienza del cittadino poiché il loro coinvolgimento favorisce sicuramente una presa di coscienza più ampia per i comportamenti futuri in materia di dispersione dei rifiuti nell'ambiente.



Fig. 4. Dettaglio dei rifiuti spiaggiati censiti nel Golfo della Lancia; Isola di Pianosa. Fonte: ns.elab.

BIBLIOGRAFIA

- COOPER C.B., DICKINSON J., PHILLIPS T. & BONNEY R., "Citizen science as a tool for conservation in residential ecosystems". *Ecology and Society*, 12: 11, 2007, pp.6-7.
- LERMAN K., JONES L., "Social browsing on flickr." *arXiv preprint cs/0612047*, 2006, pp.1-2.
- MAGNANI, S., "La scienza di tutti - Iniziative di Citizen Science nel mondo", *Working Paper n.4/2014, MaCSIS Working Paper Series*, 2014, pp.28-29.
- MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE, *Metodologie analitiche di riferimento. Rifiuti marini sui litorali*, Protocolli di intesa MATTM, Regioni per l'esecuzione di attività di indagine integrative ai fini della attuazione della strategia marina di cui al DLgs. 190/2010.
- WIGGINS, A., CROWSTON K., "From conservation to crowdsourcing: A typology of citizen science". In *Proc. HICSS'44, IEEE*, 2011, pp. 1-10.

SITOGRAFIA

- O'REILLY, T. <<http://www.oreillynet.com/pub/a/oreilly/tim/news/2005/09/30/what-is-web-20.html>>, "What is Web 2.0: Design Patterns and Business Models for the next generation of software". O'Reilly website, 30 Settembre 2005.
- LEGAMBIENTE<www.legambiente.it/sites/default/files/docs/legambiente_beachlitter2016_def.pdf>, "Beach Litter 2016", Maggio 2016.

*Università di Siena,
Laboratorio Dati Economici Storici e Territoriali;
Sezione Toscana*

Nuova via della Seta

Dedico questo breve intervento ad Andrea Bissanti, l'amico che ci ha lasciato nel gennaio di questo 2017; siamo stati colleghi nella Facoltà di Economia e Commercio dell'Università di Bari, avvicinati dai molti interessi comuni alle discipline di Geografia economica e Merceologia. Quando sono stati smantellati gli "Istituti" universitari e istituiti i dipartimenti, nel 1982 decidemmo di costituire insieme uno di "Scienze geografiche e merceologiche", credo unico del genere, poi abolito; ma ormai Andrea ed io eravamo in pensione. Devo ad Andrea l'assegnazione del prestigioso Premio Valussi nel 2003, una occasione in cui i colleghi geografi mi hanno offerto la possibilità di collaborare a questa rivista.

Nel gennaio di quest'anno 2017 è arrivato a Londra un treno merci con 44 containers, proveniente dalla città commerciale cinese di Yiwu. Il treno ha percorso 12.000 chilometri in 14 giorni, un tempo molto inferiore a quello che sarebbe stato necessario per il trasporto via mare. Lo stesso treno, con 88 containers pieni di merci inglesi, è poi ripartito da Londra per Yiwu dove è arrivato venti giorni dopo. La locomotiva portava il nome "Vento dell'est", da una celebre frase di Mao che prevedeva che il vento dell'est avrebbe un giorno prevalso su quello dell'ovest.

I due viaggi rappresentano l'inizio del grande progetto di una "Nuova Via della Seta", che i cinesi chiamano Yidai Yilu, in inglese "One Belt One Road", che prevede il potenziamento delle vie di comunicazione per terra e per mare, una cinghia di trasmissione di merci fra Oriente e Occidente, con orgoglioso riferimento all'antica "Via della Seta".

Durante la lunga e florida dinastia Han (dal 206 a.C. al 220 dopo Cristo), i governanti cinesi seppero, da viaggiatori stranieri, che "a occidente" c'erano dei popoli che desideravano acquistare la seta di cui i Cinesi conoscevano tutto il ciclo, dalla coltivazione del gelso, alla separazione del filo dai bachi, alla tessitura. L'imperatore Wu che regnò dal 141 all'87 avanti Cristo, decise di mandare una spedizione per sapere chi erano questi popoli. Zhang Qian (in passato scritto Chang Chien) partì nel 138 a.C. per un avventuroso viaggio durato fino al 125 a.C. Al ritorno redasse una relazione che ci è pervenuta grazie agli efficienti archivi che per 2000 anni hanno registrato tutto quello che avveniva in Cina.

Nello stesso tempo alcuni mercanti egiziani si avventuravano lungo il Mar Rosso e, al di là dello stretto di Bab el-Mandeb, attraverso l'Oceano Indiano arrivavano a Ceylon. Il resoconto di uno di questi viaggi è stato esaminato in questa rivista nel fascicolo di novembre-dicembre 2005.

Più o meno nello stesso periodo, i primi secoli dopo Cristo, navi cinesi passavano attraverso gli stretti della Malesia, affrontavano l'Oceano Indiano e raggiungevano le coste dell'Africa Orientale.

Nei secoli successivi e specialmente nel Medioevo gli scambi fra Oriente e Occidente si sono fatti sempre più intensi; i viaggiatori portavano merci ma anche conoscenze, di popoli e religioni diverse, ma anche di materie e tecnologia: oltre alla seta, dalla Cina arrivarono in Europa la fabbricazione della carta, della polvere da sparo, la bussola e, più tardi, la stampa a caratteri mobili.

Nella sua monumentale opera "Science and Civilization in China" (pochi volumi sono stati tradotti in Italiano da Einaudi), lo storico inglese Joseph Needham permette di dare uno sguardo su questo

strordinario trasferimento di conoscenze tecnico-scientifiche.

Si può dire che, pur con alterne vicende, i rapporti fra Cina e Europa non sono mai cessati.

Però negli ultimi decenni c'è stato un brusco balzo in avanti della Cina, da una economia agricola e industrialmente alquanto arretrata ad una posizione d'avanguardia nel mondo. I cinesi hanno perfezionato le tecnologie dei paesi più industrializzati, grazie alla disponibilità di tutte le materie prime minerali e agricole, all'esistenza di grandi moderne università, di una diffusa istruzione giovanile, di una politica pianificata e dell'orgoglio di sentirsi un grande civilissimo popolo.

Lo stiamo constatando in Europa, "invasa" da un crescente flusso di merci a basso prezzo, ma anche di prodotti di tecnologia avanzata, dalle apparecchiature elettroniche ai pannelli fotovoltaici per produrre elettricità dal Sole.

L'unico ostacolo a questi commerci è rappresentato dalla grande distanza della Cina dai mercati europei, da una parte, e da quelli americani dall'altra.

I due treni da Yiwu a Londra e viceversa non sono stati i primi collegamenti ferroviaria fra la Cina e l'Europa. Da anni treni carichi di merci si avvicinano scegliendo le tratte ferroviarie più adatte, proprio come nei duemila anni trascorsi le carovane di mercanti e missionari attraversavano, nelle due direzioni, l'Asia superando deserti, montagne innevate e steppe lungo le vie — le varie "Vie della Seta" terrestri, appunto — che, in ciascun momento, apparivano più sicure e meno coinvolte in guerra fra popoli turbolenti e meno infestate da briganti.

Da anni ogni due giorni treni carichi di apparecchiature elettroniche fanno la spola regolarmente fra le due città industriali di Chongqing in Cina e Duisburg in Germania e altri treni collegano i produttori cinesi con le grandi città europee.

Il principale inconveniente sta nel fatto che tutte le linee ferroviarie devono attraversare la Russia o le repubbliche asiatiche ex-sovietiche le cui ferrovie hanno binari con uno scartamento, la distanza fra le rotaie, di 152 centimetri, maggiore di quello delle linee ferroviarie cinesi ed europee che è di 143,5 centimetri. Nel passare dalla Cina al Kazakistan e dalla Bielorussia alla Polonia e viceversa, il carico dei treni deve essere trasferito da vagoni adatti al diverso scartamento.

I grandi investimenti necessari per queste stazioni di scambio possono anche essere una occasione di sviluppo; è il caso della cittadina di Khorgos, al confine fra Cina e Kazakistan, che da sperduto paesino nel deserto fra le montagne è diventata un "porto" interno di scambio (ironicamente è il "porto"

"Il pianeta degli uomini"

“Belt and Road Initiative” (Bri), la nuova Via della Seta, è il progetto lanciato dal presidente Xi Jinping nel 2013 per integrare l'Asia e l'Europa via terra e via mare. Fonte <www.agi.it>

più lontano dal mare al mondo) fra linee ferroviarie, dove enormi gru spostano i container da un vagone all'altro, ma anche una città ormai di 30.000 abitanti, sede di attività industriali. <<http://multimedia.scmp.com/news/china/article/One-Belt-One-Road/khorgos.html>>.

Se si guardano le statistiche, anche quelle del sempre utile Calendario Atlante De Agostini, si vede che la Cina nel 2015 era al primo posto al mondo nella produzione di quasi tutto: acciaio, carbone, alluminio, cemento, elettricità, computers, eccetera.

Queste brevi considerazioni suggeriscono l'opportunità di portare i rapporti fra Cina e Occidente nelle scuole e nelle università italiane; essenziale è il ruolo della geografia. Per commerciare con l'Occidente i cinesi imparano lingue, geografia e bisogni dei paesi con cui vengono a contatto; non sarà male se anche nelle nostre scuole impareremo a conoscere geografia e storia ed elementi della lingua del gigante asiatico da cui, ci piaccia o no, dovremo sempre più dipendere in futuro. Per inciso potremmo farci insegnare dai tanti cinesi immigrati in Italia! Non solo: l'altra nuova “Via della Seta”, quella per mare, ci riguarda direttamente. Le merci cinesi partono su grandi navi portacontainers dai porti cinesi verso sud, attraversano gli stretti della Malesia, affrontano l'Oceano Indiano, alcune dirette all'Africa



Orientale, altre all'Europa del Nord. Queste ultime si infilano nel Mar Rosso e, grazie all'allargamento del Canale di Suez, arrivano nel Mediterraneo. Da qui le strade più brevi prevedono il trasferimento dei carichi su ferrovia in uno dei porti o della Grecia, o della Francia o in uno dei nostri porti. Per essere scelti dagli attenti spedizionieri cinesi bisogna evitare che i nostri porti, Trieste, Genova, Venezia, siano in concorrenza fra loro, occorre un impegno coraggioso dei nostri governanti e, ancora una volta, anche delle forze culturali. Si tratta di navi, di ferrovie, di merci e di migliaia di miliardi di soldi, ma anche di conoscenze.

Mostra fotografica

“Uno sguardo sui borghi antichi e le città artistiche del Sud” Arcavacata di Rende, 3-5 maggio 2017

L'Associazione Culturale “Il Sileno” ha organizzato nei giorni 3, 4 e 5 maggio, presso la Sala Mostre dell'Aula Magna “B. Andreatta” dell'Università della Calabria, la mostra fotografica “Uno sguardo sui borghi antichi e le città artistiche del Sud”, curata da Valeria Dattilo e Francesco De Pascale.

L'iniziativa, sostenuta dall'Università della Calabria, è stata patrocinata

dal Dipartimento di Storia, Società e Studi sull'Uomo dell'Università del Salento, dalla Società Geografica Italiana, dalla Società di Studi Geografici, dall'Associazione Italiana Insegnanti di Geografia, sezione Calabria, dal Comune di Lago, dalla Consulta delle Associazioni di Tropea e del Territorio, dalla Proloco di Parghelia e dall'Associazione di promozione sociale “Cosi Mali”. Hanno salutato la manifesta-

zione il Prorettore Luigi Filice, il Presidente del Consiglio degli Studenti, Domenico Tulino, il consigliere delegato alla Cultura del Comune di Lago, Alessandro Cherubini.

Il principale obiettivo della mostra è stato quello di accentrare l'attenzione di governi, amministrazioni, cittadini, studenti sulle notevoli ricchezze culturali e artistiche presenti nel Sud Italia, che rischiano di cadere nell'oblio. Tra l'altro, il Sud Italia è l'area a più alto rischio sismico d'Italia e i governi locali dovrebbero prendere consapevolezza della rilevanza dello straordinario patrimonio artistico-monumentale di cui dispongono: centri

storici di incredibile bellezza, un immenso patrimonio culturale da salvaguardare. Infatti, i centri storici devono essere restaurati ed abbelliti, recuperando, così, un giacimento inesauribile di bellezza e di attrattività.

È, allora, necessario che il patrimonio culturale, espressione più alta delle capacità creative di un popolo, sia tutelato e valorizzato dalle istituzioni, dalle università e con la partecipazione attiva dei cittadini, contribuendo a rafforzare la coesione sociale delle comunità e a creare le migliori condizioni per lo sviluppo socio-economico dei territori.

Francesco De Pascale



Gli organizzatori della mostra: da sinistra Valeria Dattilo, curatrice, Francesco De Pascale, delegato AIIG Giovani Calabria, Dario Godano, archeologo e Giuseppe Surace, operatore turistico.

Scopriamo l'Antartide: esperienze di *peer education*

Fig. 1. Marianna Daniele con la maglia del progetto "Scopriamo l'Antartide" nei pressi della base italiana Mario Zucchelli in Antartide.



PREMESSA

Insegno Geografia nella scuola secondaria di secondo grado da 17 anni e in questi anni ho potuto assistere ad un cambiamento profondo dei giovani nei confronti della geografia. L'accesso facile ed illimitato che i giovani adolescenti hanno alle informazio-

ni geografiche crea in loro la falsa illusione di conoscere il mondo e che poco ci sia ancora che possa affascinarli e sorprenderli. Il timore di dover insegnare senza più il potere di creare l'attesa della scoperta e l'emozione di capire insieme i fenomeni che ci circondano (Robinson, 2016) mi ha spinto a cercare metodologie, strumenti ed argomenti per una didattica nuova.

1. IL PROGETTO

Dall'esigenza di trovare una didattica in grado di rinnovare l'approccio alla comprensione dei fenomeni geografici, è nato nell'a.s. 2014-2015 il progetto didattico "Scopriamo l'Antartide". L'idea di base è stata quella di partire dai principi dell'apprendimento attivo e partecipato proprio della *peer education*.

Ho scelto poi di incentrare il progetto su un tema che mi consentisse di capovolgere l'ordine consueto con cui si affronta lo studio geografico del mondo: il continente antartico.¹

Grazie al fascino di questo continente e il coinvolgente metodo didattico scelto, il progetto si è rivelato ricco di molteplici elementi motivanti ed insieme formativi per gli studenti coinvolti.

Le attività del progetto hanno coinvolto gli alunni del pri-

mo biennio dell'Istituto Tecnico ad indirizzo economico "Vespucci" di Livorno, con laboratori condotti dagli stessi presso scuole primarie e secondarie di primo grado. Sono state proposte presentazioni, esperienze ed incontri con ricercatori del MNA e PNRA, videoconferenze con le basi scientifiche in Antartide nonché visite guidate presso le sedi museali dello stesso MNA; ogni attività è stata preparata e proposta dagli alunni più grandi e rivolta ai compagni più piccoli con uno stile ludico e laboratoriale.

Il tema antartico è risultato adatto ad approfondire i problemi riguardanti i cambiamenti climatici, lo sfruttamento delle risorse, lo sviluppo sostenibile, i rischi naturali e la *global governance* con un approccio multidisciplinare. L'educazione fra pari, invece, da un lato ha contribuito ad attivare l'attenzione degli alunni più giovani, dall'altro a rinforzare tutte le competenze necessarie agli alunni più grandi per realizzare e condurre le attività.

Il progetto è stato riproposto anche negli anni scolastici 2015 - 2016 e 2016 - 2017 e si è arricchito della partecipazione di docenti di altre discipline, con azioni che hanno complessivamente coinvolto circa

¹ Il progetto, presentato nel luglio 2014 nell'ambito della selezione per la SPEs (Scuola Polare Estiva per Insegnanti), ha come tema la conoscenza delle regioni polari, con particolare attenzione alla regione antartica.

* Marianna Daniele è insegnante di geografia presso l'Istituto Tecnico ad indirizzo economico "Vespucci" di Livorno dal 2012; nel 2014 ha partecipato alla SPEs organizzata da MNA e MIUR presso la sede museale di Siena e in Val d'Aosta. Ha successivamente partecipato alla XXXI Spedizione italiana in Antartide. Svolge attività di divulgazione nell'ambito delle ricerche scientifiche del PNRA e formazione riguardo a metodologie didattiche innovative.

Si riporta il link al *blog* del progetto descritto nell'articolo: <www.vespucciantartide.vespucci.gov.it>.

ottanta classi della provincia livornese.

Inoltre, la mia partecipazione alla XXXI Spedizione Italiana in Antartide ha rinforzato ulteriormente la motivazione ed il coinvolgimento degli alunni.

2. LA PEER EDUCATION COME STRATEGIA EDUCATIVA

Come premesso, ho scelto di elaborare un progetto basato sui principi della metodologia della *peer education* poiché sono convinta più che mai della necessità che i nostri alunni non subiscano la nostra azione di insegnamento in modo passivo, ma siano resi partecipi e coinvolti affinché ogni attività risulti un momento significativo per il loro percorso di apprendimento. Questa metodologia, infatti, prevede che gli studenti diventino guida e "maestri" di alunni come loro o più piccoli.

Nella prospettiva degli alunni - maestri una tale sfida li indirizza ad apprendere nella maniera da molti ritenuta la più efficace (*learning by doing*).² Per quel che riguarda gli alunni più piccoli, invece, è molto interessante e coinvolgente avere per maestri o specialisti dei ragazzi poco più grandi di loro; il rapporto che scaturisce è un'affascinante mix di ammirazione e complicità che rende l'esperienza di apprendimento veramente unica.

3. PERCHÉ L'ANTARTIDE?

- Perché è un continente poco conosciuto: la curiosità di affrontare un argomento nuovo cattura l'attenzione senza grandi difficoltà;
- Perché è un laboratorio naturale incontaminato ed immenso: fornisce la chiave per comprendere mol-



ti dei fenomeni globali che ci coinvolgono (biologici, climatici, economici, politici,...);

- Perché è il continente degli estremi: il più remoto, freddo ed inesplorato;
- Perché a questo continente sono legate le storie di esploratori eroici: il pericolo, il coraggio e l'avventura sono elementi di indiscutibile fascino.

4. ESEMPI DI ATTIVITÀ SVOLTE IN CLASSE

I laboratori di *peer education* sono stati realizzati in parte seguendo attività sviluppate da altri "insegnanti polari"³ in parte ideate *ad hoc* insieme ai miei studenti. Di seguito sono descritte alcune delle numerose attività che abbiamo condotto, adattate volta per volta alle specifiche esigenze delle varie classi coinvolte.

La preparazione di tali attività è stata articolata in due fasi: una prima fase teorica svolta in maniera plenaria in classe, con la partecipazione di tutti gli alunni coinvolti nel progetto. Una seconda fase pratica, realizzata con

incontri pomeridiani durante i quali i ragazzi, divisi in piccoli gruppi, hanno sperimentato in maniera pratica la tecnica migliore per condurre il proprio laboratorio didattico.

4.1 "Il ghiaccio si fonde" (per la scuola secondaria di primo grado)

L'esperienza è volta a conoscere le due regioni polari mettendo in evidenza le differenze e le similitudini dal punto di vista geografico. Inoltre, si vuole porre l'attenzione sull'evoluzione dell'equilibrio ambientale di queste regioni causata dai cambiamenti climatici globali.

Fasi dell'esperienza:

1) vengono predisposte due vaschette contenenti ghiaccio e acqua. In una vaschetta il ghiaccio è già immerso



Fig. 3.
Gli alunni della 2D del Vespucci preparano uno dei laboratori da condurre nelle scuole medie sotto la guida della prof. ssa Rosa Vismara.

2 Cono dell'apprendimento di E. Dale.
3 Fra i quali il prof. Matteo Cattadori.

Fig. 4.
Una fase dell'esperienza "il ghiaccio si fonde".



Figg. 5 e 6. Fasi dell'esperienza "quanto è lontano l'Antartide".



nell'acqua, nell'altra il ghiaccio è appoggiato su una piccola roccia che emerge dall'acqua;
II) gli studenti vengono invitati a confrontare le due situa-

zioni e ad associarle alle due regioni polari;
III) gli studenti vengono invitati a ipotizzare cosa succederà quando il ghiaccio delle vaschette sarà fuso;

IV) passato il tempo necessario a far fondere il ghiaccio, gli studenti sono guidati a comprendere le diverse conseguenze della fusione della calotta polare antartica rispetto ai ghiacci che ricoprono la regione polare artica. Dopo aver raccolto le osservazioni e le ipotesi degli alun-



ni, viene mostrata loro una presentazione ed alcune animazioni che chiariscono le ripercussioni sulle correnti marine, la distribuzione delle fasce climatiche e la morfologia costiera conseguenti alla fusione dei ghiacci polari.

4.2 "Quanto è distante l'Antartide?" (per la scuola primaria, classi prima e seconda)

L'Antartide è un continente lontano, vasto e isolato. Far comprendere questa realtà geografica ai bambini delle prime classi della scuola primaria non è un compito semplice. Hanno scarsa confidenza con la numerazione che supera la decina, non conoscono ancora i sistemi di misura e le equivalenze. Parlare di scala di riduzione, quindi, è sicuramente precoce.

La quantificazione delle distanze deve essere allora legata a delle esperienze dirette, delle esperienze di percezione concreta. L'attività che segue è pensata proprio con queste finalità.

Fasi dell'esperienza:

I) i bambini sono invitati a riconoscere una distanza a loro familiare (ad esempio, fra la scuola e una piazza del quartiere o un parco cittadino) su una mappa della città a grande scala. Quindi li si aiuta a concretizzare la distanza prescelta facendoli pensare al tempo che impiegano per percorrerla a piedi, in bici o magari in auto. Compresa concretamente la distanza fra gli oggetti urbani presi come riferimento, sulla mappa viene posto un pezzettino di nastro colorato a rappresentare lo spazio che li separa.

II) a questo punto, ai bambini viene mostrato un grande rotolo di nastro dello stesso tipo usato sulla mappa, che rappresenta il nastro necessario a coprire, con la stessa

proporzione, la distanza che separa la loro scuola dall'Antartide. Usando un'opportuna scala di riduzione gli studenti-maestri avranno calcolato quanto nastro è necessario utilizzare.⁴ Quindi, si srotola lentamente il nastro nominando man mano le località raggiunte in questo viaggio virtuale, citando luoghi noti almeno per nome come Londra, l'Egitto, gli Stati Uniti... fino a raggiungere l'Australia e l'Antartide.

III) gli alunni, seguiti dai compagni più grandi, completano una scheda con un percorso a labirinto che porta dall'Italia all'Antartide; scopo dell'attività è consolidare le coordinazione visuo-manuale e ribadire il concetto di distanza geografica usando una semplice e divertente rappresentazione grafica.

4.3 "Percorsi sonori in Antartide" (per la scuola primaria, tutte le classi)

La geografia del suono e del rumore è un approccio alternativo per comprendere l'ambiente che ci circonda, attraverso tutti i canali percettivi. La possibilità di ascoltare i rumori dell'ambiente che ci circonda ci permette di conoscerlo nella sua vera dimensione. L'attività "i suoni dell'Antartide" ha lo scopo di confrontare due diversi percorsi sonori: uno relativo ad un luogo di cui si ha una conoscenza diretta, l'altro del continente di ghiaccio.

Fasi dell'esperienza:

I) i bambini vengono guidati in un breve percorso attraverso un luogo a loro familiare (il cortile della scuola può essere adatto). Si procede seguendo diverse tappe e vi si sosta brevemente, ad occhi chiusi, per ascoltare i rumori dell'am-

biente. I bambini annotano man mano quanto ascoltano (cinguettio di uccellini, rumore del traffico, un campanile che batte le ore, un cane che abbaia,...) scoprendo particolari ai quali non avevano posto attenzione in precedenza. II) tornati in classe si assiste alla proiezione di un video sull'ambiente antartico. Segue poi un'ampia fase di discussione guidata dallo studente-maestro in cui i bambini possono porre domande; si porta l'attenzione proprio sui rumori ascoltati nel video (vento, pinguini, elicottero, mare,...).

III) I bambini ascoltano delle tracce audio che si susseguono in maniera casuale, riproducenti i rumori relativi ai due ambienti: quello familiare e quello antartico. Dopo aver discriminato le tracce audio (rumori naturali/antropici/animali) con l'aiuto degli studenti-maestri, i bambini colorano gli elementi grafici di cui hanno ascoltato il rumore riportati su una simpatica scheda, che diventa così una mappa sonora del continente antartico.

BIBLIOGRAFIA

WAGNER R.W., *Edgar Dale: Professional, Theory into*



Practice, Vol.9, N°2, 1970, pp. 89-95.

DAHLMAN L., *L'Antartide e i segreti del clima*, a cura di Matteo Cattadori e Carlo Osola, TERC, 2008.

ROBINSON K., *Creative Schools*, Penguin Book Education 2016.

Sezione Toscana

Fig. 8 e 9.
Momenti di attività presso le scuole primarie "Micheli" e "Venerini".



Fig. 10.
Conclusione delle attività presso le scuole elementari "Carducci" con la Maestra Cristiana Donati.

⁴ Ad esempio, per fare un confronto fra una distanza nota di 500 m rappresentata su una mappa a 1:5000 e i 16.000 km che separano l'Italia dall'Antartide saranno necessari 320 m di nastro.

“E adesso vado a scuola con i miei amici”: un progetto di promozione dell'autonomia negli spostamenti quotidiani

1. PREMESSA

Nel corso degli ultimi anni il contesto milanese è stato caratterizzato da una notevole vivacità di iniziative sulla mobilità casa – scuola. Tra queste si possono citare: Siamo nati per camminare¹, Pedibus Milano², In bici a scuola – Massa marmocchi³, #Bicittadini⁴, STARS - Sustainable Travel Accreditation and Recognition for Schools⁵ e Bike to School Day.

I tratti che differenziano tra loro questi progetti riguardano la durata e le modalità di coinvolgimento della scuola: le attività svolte vanno infatti dalla somministrazione di questionari, alla distribuzione di materiali didattici, dall'organizzazione di incontri con docenti e genitori, a laboratori con i bambini.

Mentre l'elemento che li accomuna è lo sguardo adottato nei confronti della mobilità centrato sulla promozione della sostenibilità. Ora se questo obiettivo risulta senza dubbio di grande importanza, soprattutto in una realtà come quella italiana e milanese caratterizzata da un rapporto di auto per abitante (rispettivamente 615 e 510 ogni 1000 - ACI 2015)⁶ tra i più alti d'Europa e da una forte dipendenza dal mezzo privato per l'accompagnamen-

to dei figli a scuola⁶ e verso le attività del tempo libero, non va dimenticato che la promozione dell'autonomia negli spostamenti quotidiani meriterebbe ugualmente grande attenzione per ragioni sia intrinseche che legate al contesto italiano.

Le prime hanno a che vedere con le ricadute positive che la concessione dell'autonomia ha sullo sviluppo dei bambini. Il muoversi senza l'accompagnamento di figure adulte facilita infatti la costruzione delle mappe mentali degli ambienti reali e la capacità di orientarsi al loro interno (Golledge, Gale, Pellegrino, Doherty e Marshall, 1985; Tonucci Prisco, Renzi e Rissotto, 2002), promuova la fiducia in se stessi, lo sviluppo della propria identità (Noschis, 1992; Vercesi, 2006, 2008) e la capacità di socializzare senza la mediazione degli adulti.

Ulteriori ragioni hanno invece a che fare con il contesto italiano: secondo una ricerca internazionale che ha comparato per la prima volta le abitudini di spostamento e i livelli di autonomia dei bambini di 16 Paesi, sia sviluppati che in via di sviluppo, l'Italia condivide con il Portogallo il penultimo posto (Shaw, Bicket, Elliott, Fagan-Watson, Mocca, Hillman, 2015). Tra i dati emersi ricordiamo ad esem-

pio che solo l'11% dei bambini italiani di 8 anni ha il permesso di attraversare le strade principali da solo, rispetto al 70% dei finlandesi, alla metà dei giapponesi e a oltre il 40% di tedeschi e svedesi; e che solo l'1% dei nostri bambini, ha il permesso di recarsi in luoghi raggiungibili a piedi che non siano la scuola: un dato lontanissimo da quello di finlandesi, tedeschi e giapponesi (in media oltre il 70%), degli svedesi e danesi (40% e oltre) degli irlandesi e inglesi (20%).

Molto dunque c'è da fare a livello progettuale sul tema della promozione dell'autonomia.

2. IL PROGETTO “E ADESSO VADO A SCUOLA CON I MIEI AMICI”: CONTESTO, OBIETTIVI, METODOLOGIA E CONTENUTI

“E adesso vado a scuola con i miei amici” è nato proprio a partire dalla volontà di sperimentare come sia possibile restituire ai nostri bambini il diritto a vivere in un ambiente che favorisca la loro crescita e il loro benessere. Il progetto è stato proposto dall'autrice del presente articolo e dalla sua collega Anna Gadda all'Associazione Genitori IC Loria - Bergognone,

1 Ideato e gestito dall'Associazione Genitori AntiSmog con il patrocinio del Comune <www.siamonatipercamminare.it>.

2 Promosso dal Comune di Milano e curato dalla cooperativa Abcittà in partnership con Legambiente <www.pedibus-milano.it>

3 Ideato e curato da un gruppo di genitori milanesi con l'aiuto della Critical Mass <www.inbiciascuola.it>.

4 Promosso dal Comune di Milano, coordinato da AMAT e gestito da Fiab Milano Ciclobby e conclusosi alla fine del 2015 <www.comune.milano.it/wps/portal/ist/it/servizi/mobilita/Milano_bici/Progetti/BICIttadini>.

5 Progetto europeo di cui è stato partner il Comune di Milano, conclusosi nel 2016 <www.star-seurope.org/index.php>.

6 Nella fascia 6-10 anni il 50,1% dei bambini viene accompagnato in auto (ISTAT, Censimento generale della popolazione e delle abitazioni, 2011), mentre a Milano la percentuale sembrerebbe molto più contenuta intorno al 22-26%; 48% 5-10 anni (National Travel Survey luglio 2017).

Foppette, Carlo Porta che, a sua volta, l'ha presentato a Fondazione Cariplo ottenendo un piccolo finanziamento nell'autunno 2016.

Il contesto locale era stato scelto in quanto presentava una combinazione di elementi favorevoli:

1. una notevole esperienza da parte dell'Associazione e dell'IC nel campo di progetti di promozione della mobilità sostenibile⁷;
2. l'esistenza di una rete di relazioni tra l'Associazione e altri soggetti locali sensibili al tema;
3. e la realizzazione in corso da qualche tempo di alcuni interventi di moderazione del traffico, tra cui l'istituzione nel quartiere di un'area 30km/h e la creazione di una rete di piste ciclabili.

L'obiettivo generale del progetto è stato declinato in quattro obiettivi specifici:

1. la promozione nei bambini di una maggiore conoscenza del quartiere e dei suoi abitanti e dunque della capacità di orientarsi e sentirsi sicuri al suo interno;
2. l'acquisizione di una maggiore consapevolezza delle proprie sensazioni legate all'autonomia;
3. l'ottenimento da parte dei genitori di strumenti che li aiutassero a superare le paure che li bloccano nel concedere una maggiore autonomia ai propri figli;
4. e la progettazione di una sperimentazione nella quale gruppi di bambini potessero compiere il tragitto casa - scuola prevalentemente da soli lungo alcuni percorsi più sicuri.

Il progetto ha coinvolto un gruppo di alunni di III e IV della S.P. Bergognone⁸, di

cui 14 hanno partecipato agli incontri e 31 alla sperimentazione finale, e circa 25 genitori di alunni di entrambe le scuole primarie. La realizzazione del progetto ha potuto inoltre contare su una rete di partner locali oltre all'ICS: il Comitato Inquilini 1° Quartiere Operario Umanitaria che ha messo a disposizione alcuni spazi per i laboratori e volontari per la sperimentazione, due artigiani che hanno organizzato un laboratorio nelle loro sedi, un nutrito gruppo di negozianti che ha sostenuto la realizzazione del progetto, fornendo merende e materiali di cancelleria, e aiutando i bambini nell'organizzazione e realizzazione della caccia al tesoro, e una società di grafica e comunicazione che ha offerto la stampa di alcuni materiali.

Il percorso è stato articolato in 5 incontri che si sono tenuti il sabato mattina in orario extrascolastico in parte nell'aula magna di una delle scuole primarie, in parte in giro per il quartiere e in parte nei laboratori dei due artigiani.

Il percorso è stato affiancato da un incontro serale destinato ai genitori e tenuto da una psicologa sul tema delle paure legate alla concessione dell'autonomia.

Il progetto è stato sviluppato con l'impiego di metodologie partecipate, che, come noto, mirano a promuovere una concezione dei minori come soggetti portatori di diritti, nonché di conoscenze e punti di vista utili e arricchenti rispetto a quelli degli adulti. Dato che l'iniziativa è stata organizzata in orario extrascolastico, le attività con i bambini, elaborate *ad hoc*, hanno privilegiato le componenti ludica e motoria.

Il percorso è stato avviato

all'inizio di gennaio con la raccolta delle iscrizioni, che è stata attuata tramite comunicazione sul sito dell'Associazione e banchetti fuori dalle due scuole primarie.

Tra metà di gennaio e metà di marzo sono stati organizzati gli incontri con i bambini, gestiti dalle due esperte con la collaborazione di alcune mamme dell'Associazione.

Nei primi due, oltre che a una breve introduzione sul progetto e alla formalizzazione del gruppo, sono state svolte due attività destinate alla raccolta del punto di vista dei partecipanti sulle caratteristiche che una città, in cui i bambini possano andare in giro da soli, deve avere e alla messa a fuoco delle sensazioni provate durante una prima esperienza di mobilità autonoma.

Gli esiti della prima attività hanno evidenziato come la città dovrebbe essere innanzitutto un ambiente dove il traffico sia assente o comunque ridotto ("senza macchine per evitare il traffico", "non dovrebbe avere macchine ma solo mezzi pubblici", "meno macchine più persone in città", "con a tutti gli incroci dei semafori"). Inoltre dovrebbe essere un luogo dove sia facile orientarsi ("con una via sola lunghissima senza incroci") e dove non ci siano persone che fanno paura ("meno ladri", "senza zingari", "senza terroristi").

Per la realizzazione della seconda attività è stato chiesto a ciascun bambino di descrivere, su una scheda realizzata *ad hoc*, la prima volta che è andato in giro da solo e le sensazioni provate⁹. Queste sono poi state trascritte su un cartellone dividendole tra positive, che sono risultate nettamente prevalenti, e negative:

7 Pedibus, Massa Marocchi, Siamo nati per camminare, STARS - Sustainable Travel Accreditation and Recognition for Schools, Bike to School Day.

8 Nonostante la comunicazione sia stata la stessa nelle due scuole primarie, Bergognone e Foppette, gli iscritti sono risultati di una sola scuola.

9 Spesso si è trattato di piccole esperienze di autonomia attuate o in situazioni eccezionali (un'influenza della mamma) o in località di vacanza.

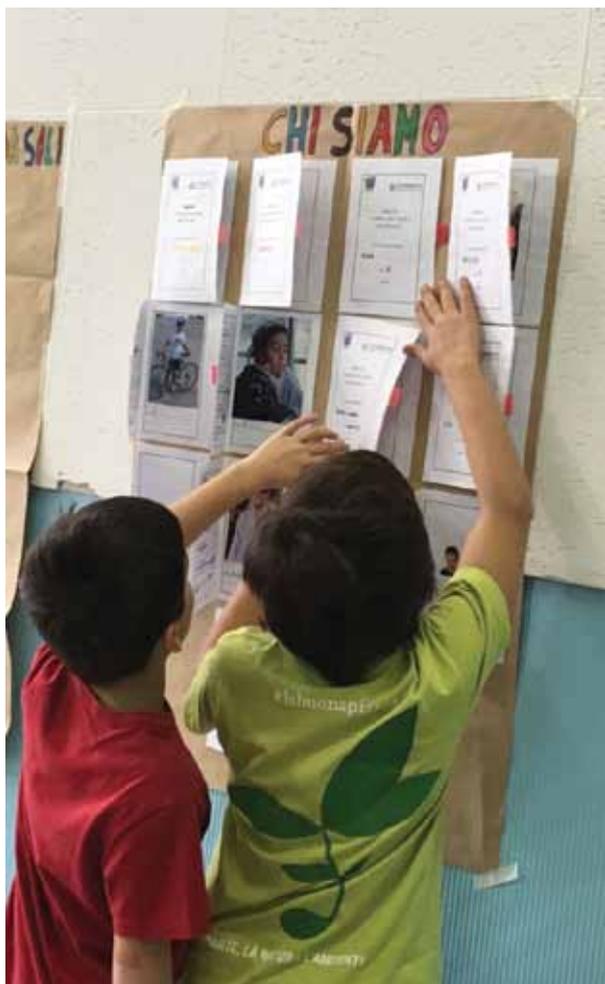


Fig. 1. La formalizzazione del gruppo: il cartellone con le "carte d'identità" dei partecipanti.

quartiere¹⁰ e nella loro collocazione su una mappa di grandi dimensioni.

Tale percorso è poi proseguito con un'uscita di esplorazione del quartiere in cui ai partecipanti, sempre divisi negli stessi due gruppi, è stato chiesto di raccogliere informazioni (foto e notizie curiose dai negozianti) per organizzare una caccia al tesoro con la quale avrebbero sfidato il gruppo avversario. Il penultimo incontro ha costituito una sorta di parentesi all'interno del percorso nella quale i bambini, con l'aiuto di due artigiani, hanno creato un oggetto di riconoscimento da utilizzare durante la sperimentazione. La scelta è caduta su un medaglione che è stato realizzato con materiali in parte di recupero: un oggetto divertente e colorato, volutamente lontano dai giubbetti e dalle fasce catarifrangenti molto diffusi nei pedibus, per evitare di trasmettere loro l'idea che la città sia un ambiente ostile e pericoloso. Il laboratorio è anche servito per far conoscere ai bambini delle figure che, insieme ai commercianti, avrebbero potuto costituire dei punti di riferimento negli spostamenti in autonomia nel quartiere.

Il percorso con i bambini si

è concluso con una doppia caccia al tesoro, le cui tappe sono state costruite dalle due esperte a partire dai materiali raccolti dai bambini. L'iniziativa è stata aperta anche ai genitori, ritenendo che potesse essere un'occasione per vivere il quartiere in modo diverso.

Al termine del percorso e prima della sperimentazione è stato organizzato un incontro destinato ai genitori nel quale, con l'aiuto di una psicologa esperta del tema dell'autonomia, i partecipanti hanno potuto interrogarsi e riflettere su come gestire al meglio l'equilibrio, a volte difficile, tra il desiderio di protezione, particolarmente presente nei genitori italiani, e le spinte verso l'autonomia dei figli.

Il progetto si è concluso ad aprile con una settimana di sperimentazione nella quale i bambini si sono recati a scuola in gruppo, senza essere accompagnati da genitori. Le uniche presenze adulte erano collocate in corrispondenza di alcuni attraversamenti particolarmente trafficati.

I percorsi individuati in base all'area di residenza dei bambini sono stati tre.

La sperimentazione ha avuto così tanto successo che è stata replicata per un'ulteriore settimana.

3. LA VALUTAZIONE DEI SOGGETTI COINVOLTI

Nelle fasi finali del progetto sono state effettuate una serie di valutazioni.

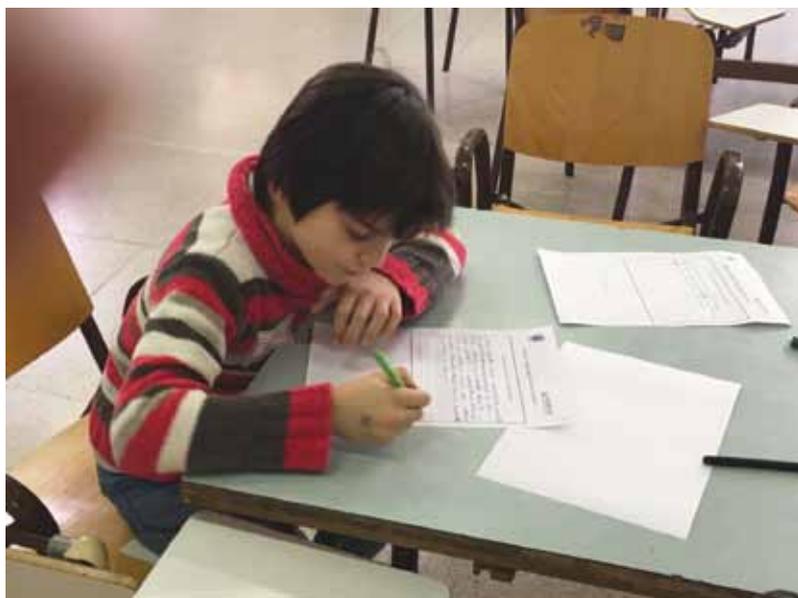
La prima, sotto forma di scheda, è stata somministrata ai bambini che hanno partecipato agli incontri per valutare il gradimento del percorso e delle attività svolte:

una chiara manifestazione dell'importanza che tali esperienze hanno per i bambini.

Nel corso del secondo incontro è stato avviato il percorso di ampliamento della conoscenza del quartiere: i bambini sono stati divisi in due gruppi che si sono sfidati tra loro nel riconoscimento di foto di particolari presenti nel

¹⁰ Le foto che erano state scattate in precedenza dalle due esperte.

Fig. 2. Uno dei partecipanti mentre descrive la prima volta che è andato in giro da solo.



gli esiti hanno evidenziato come il lavoro sia piaciuto a tutti i bambini (di cui a 8 "molto" e a 3 "abbastanza") tranne uno.

Tra i vari incontri sono piaciuti soprattutto il laboratorio presso gli artigiani e l'uscita di esplorazione del quartiere.

Le valutazioni del progetto da parte dei genitori i cui figli hanno partecipato sia agli incontri che alla sperimentazione sono state raccolte a partire da alcune domande stimolo inviate via mail.

Tutte le valutazioni sono state estremamente positive:

"L'iniziativa mi è sembrata interessante e sarebbe importante che altri bambini ne potessero usufruire!"

"È stata una bellissima esperienza. Spero possiate ripeterla anche negli anni a venire, così potrò far partecipare anche la mia piccolina!"

Le motivazioni che avevano spinto i genitori a iscrivere i propri figli al percorso laboratoriale sono state legate al fatto che il progetto è stato percepito come occasione per consentire ai bambini di responsabilizzarsi e raggiungere un certo grado di autonomia negli spostamenti nel quartiere e anche per "togliere un po' di ansia ai genitori".

"La volontà di consentire a mio figlio di raggiungere qualche piccola autonomia di spostamento in quartiere".

"Ritengo che i nostri figli siano un po' troppo deresponsabilizzati da noi mamme che soffriamo un po' di ansia e preferiamo "controllarli" in parec-

chie attività tra cui quella di andare a scuola. Questa iniziativa mi è sembrata una buona opportunità per responsabilizzare i bambini e per togliere anche un po' di ansia a noi mamme".

"Interesse verso un percorso non improvvisato e responsabilizzante verso l'autonomia, oltre che comunicare a mio figlio che farlo andare da solo doveva essere il frutto di un percorso di maturazione, non una cosa "poco seria".

Per tutti i genitori le aspettative riposte sul progetto hanno trovato riscontro positivo:

"Sì assolutamente. E ora si dice "esperto" del quartiere!"

"Si direi di sì, mia figlia adesso mi chiede di andare a scuola da sola con la sua amica".

"Direi di sì, perché pur muovendosi già da solo per piccoli tratti, ha assunto un atteggiamento più coscienzioso. Inoltre ha conosciuto altri bambini della scuola, possibili compagni di viaggio!"

Le attività più apprezzate sono state le uscite, che hanno permesso ai bambini di scoprire luoghi e laboratori del quartiere, e la caccia al tesoro.

"La caccia al tesoro è stata una bellissima attività, ma anche le esplorazioni che li hanno portati a conoscere attività radicate nel quartiere".

"Sicuramente la caccia al tesoro perché ha evidenziato

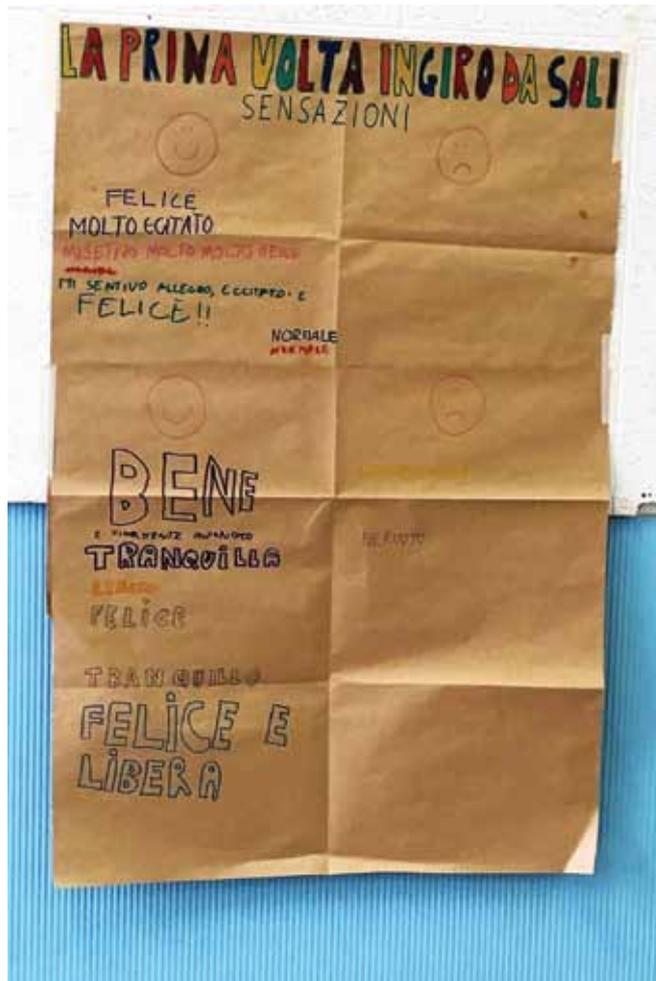


Fig. 3. Il cartellone delle sensazioni legate alla prima volta in cui i partecipanti sono andati in giro da soli.



Fig. 4. Un momento del laboratorio per la realizzazione del medaglione.



Fig. 5. L'incontro per i genitori con la psicologa Diana Ferrari sul tema dell'autonomia.

come noi adulti ci muoviamo con i paraocchi mentre i bambini sono ancora grandi osservatori".

Meno apprezzati sono stati gli incontri a scuola:

"Mio figlio non ha apprezzato il primo incontro, ma forse perché c'è sempre una certa fatica a iniziare...il resto è stato molto stimolante, soprattutto perché ha capito che poteva sapere cose sul quartiere che noi in famiglia non sapevamo"

Infine la valutazione della sperimentazione è stata molto buona:

"Ottimamente, anche perché ha coinvolto genitori ancora "scettici" sulla possibilità di lasciare andare i bambini a scuola da soli".

"Bellissima esperienza, aumenta l'autostima dei bambini, permette loro di conoscere il quartiere e fare comunità con i suoi abitanti".

"In modo molto positivo. Una bella soddisfazione vedere arrivare all'incrocio presidiato il gruppo di bambini, ogni giorno più numeroso. Arrivare a scuola chiacchierando con gli amici credo sia

il modo migliore per iniziare la giornata".

"I bambini questa settimana si sono dati appuntamento per continuare...di-rei ottima!"

4. RIFLESSIONI CONCLUSIVE

Gli esiti di questa esperienza consentono di evidenziare alcune riflessioni:

- la comunicazione di un progetto su questo tema, soprattutto se non viene veicolato direttamente dalla scuola, necessita di una grande attenzione e dell'utilizzo di tutti i canali disponibili;
- è importante coinvolgere una rete di soggetti locali (genitori, negozianti, associazioni, ecc.) che possano contribuire in vari modi alla realizzazione del progetto: l'acquisizione dell'autonomia da parte dei bambini è un processo di cui deve farsi carico una comunità e non solo le singole famiglie;
- un approccio ludico facilita sia la trattazione di temi come la conoscenza del quartiere e dei suoi abitanti e la capacità di orientarsi, che il coinvolgimento dei bambini che con il loro entusiasmo agiscono da volano nei confronti delle famiglie.

BIBLIOGRAFIA

- TONUCCI F., PRISCO A., RENZI D., RISSOTTO A., L'autonomia di movimento dei bambini italiani, Quaderni del progetto "La città dei bambini", Istituto di Scienze e Tecnologie della Cognizione del CNR, Roma, 2002.
- GOLLEDGE R., GALE N., PELLEGRINO J., DOHERTY S., MARSHALL S., "A Conceptual Model and Empirical Analysis of Children's Acquisition of Spatial Knowledge", *Journal of Environmental Psychology*, 5, 1985, pp. 125-152.
- NOSCHIS K., "Child Development Theory and Planning for Neighborhood Play", *Children's Environments*, 9, 2, 1992, pp. 3-9.
- SHAW B., BICKET M., ELLIOTT B., FAGAN-WATSON B., MOCCA E., HILLMAN M., *Children's Independent Mobility: an international comparison and recommendations for action*, PSI/Westminster University, 2015.
- VERCESI M., "L'uso degli spazi extra-domestici da parte dei bambini: tre generazioni a confronto in un quartiere di Milano", in: Bianchi, E. (a cura), *Un geografo per il mondo*, Milano, Cisalpino, 2006.
- VERCESI M., *La mobilità autonoma dei bambini: tra ricerca e interventi sul territorio: Italia e altre realtà europee a confronto*, Milano, Angeli, 2008.
- VERCESI M., Promuovere la mobilità autonoma nei bambini della scuola primaria, *Ambiente Società e Territorio*, 6, 2009, pp.37-41.

Sezione Lombardia

XXXII Congresso geografico italiano

L'apporto della geografia tra rivoluzioni e riforme

Roma, 7-10 giugno 2017

Il XXXII Congresso geografico italiano, promosso dall'Associazione dei Geografi Italiani (AGeI), si è svolto presso l'Università Roma Tre dal 7 al 10 giugno 2017. L'evento ha proposto come argomento centrale una riflessione sulle rivoluzioni e sulle riforme in occasione del centenario della Rivoluzione d'Ottobre e del cinquecentenario della Riforma luterana. La sessione plenaria di apertura dal titolo "La geografia tra rivoluzioni e riforme" è stata presieduta da Elena dell'Agnese ed è stata introdotta dai saluti da parte di autorità politiche e accademiche fra le quali la Presidente del Congresso Paola Morelli e Claudio Cerreti dell'Università Roma Tre. Sono intervenuti come relatori Franco Farinelli, Franco Salvatori e Claudio Minca con relazioni attorno al tema delle rivoluzioni, rispettivamente intitolate "Geografia come resistenza", "La Geografia e il Novum", "Geografia e rivoluzione".

Il Congresso è proseguito con il succedersi delle sessioni parallele presso la sede di Roma Tre mentre la sera dell'8 giugno si sono svolte le celebrazioni dei 150 anni della Società Geografica Italiana. Dopo gli interventi del Presidente della Società Geografica Italiana Filippo Bencardino, del Vicesindaco e Assessore alla Crescita culturale di Roma Capitale, on. Luca Bergamo, e dopo le risposte di Paola Morelli e Claudio Cerreti, è stato consegnato il Premio Società Geografica Italiana - quest'anno intitolato a Gabriele Zanetto - a Stefano Malatesta, giovane studioso dell'Università Milano Bicocca.

A chiudere la giornata è stato il concerto della Banda musicale del Corpo di Polizia locale di Roma Capitale seguito dalla cena sociale. Il 9 giugno è iniziato con le sessioni parallele per finire nel pomeriggio con la plenaria di chiusura intitolata "Geografie del Re?" presieduta da Rosario Sommella; a seguito della relazione introduttiva di Francesca Governa "Sulla (in)utilità della geografia" si è svolta la tavola rotonda alla quale hanno partecipato Fabrizio Barca, Paolo Berdini e Juliet Fall. Al termine della giornata il Presidente dell'Associazione dei Geografi Italiani, Franco Farinelli, ha consegnato il Premio AGeI al "Magistero Geografico" a Giuseppe Dematteis al quale si è riconosciuto il notevole contributo apportato nel corso della sua carriera accademica alle scienze geografiche.

A conclusione dei lavori il 10 giugno i convegnisti hanno avuto l'occasione di partecipare alle escursioni di mezza giornata - organizzate e guidate da Claudio Cerreti, Sandra Leonardi, Riccardo Morri e Daniela Pasquini d'Allegra - riguardanti



le aree sia centrali sia periferiche della città di Roma. Al termine dei lavori il Comitato organizzatore del Congresso ha reso pubbliche (tramite pagine social e interviste rilasciate a Gi-scienze TV) alcune impressioni e riflessioni circa la riuscita dell'evento: i partecipanti sono stati circa 650, un numero pari a quello dei grandi congressi geografici internazionali e un vero e proprio record tra i Congressi geografici italiani. Tra gli iscritti figurava ben il 70% di tutti i docenti strut-

turati di Geografia (settore concorsuale I1/B1) in Italia. Molti sono stati i ricercatori non strutturati provenienti da varie università, nonché i docenti afferenti ad altri settori disciplinari. Una caratteristica che ha contraddistinto il XXXII Congresso geografico italiano è stata l'importante presenza di giovani studiosi, non solo ricercatori, ma anche dottorandi e post-doc.

Le sessioni tematiche proposte durante il Congresso <http://www.congresso-geografico.it/wp-content/uploads/2017/05/CGI2017_Programma.pdf> sono state ben 54, consentendo di coprire un'ampia varietà di temi, non necessariamente vincolate all'argomento conduttore del Congresso, ma offrendo ai partecipanti la possibilità di scegliere i contenuti a loro più vicini. Tra le novità introdotte in questo Congresso vi era quella di garantire a tutti la possibilità di proporre e gestire in autonomia una sessione tematica, scegliendo così di lasciare ampio

Sessione plenaria di apertura. Da sinistra la Presidente del Congresso Paola Morelli, Franco Salvatori, Franco Farinelli, Elena dell'Agnese e Claudio Minca. Fonte: pagina FB del Congresso.



Consegna del Premio Società Geografica Italiana a Stefano Malatesta. Alla sua sinistra la moglie di Gabriele Zanetto, Mariuccia Santello, e alla sua destra il presidente della Società Geografica Italiana Filippo Bencardino. Fonte: pagina FB della Società Geografica Italiana.

Sessione plenaria di chiusura. Franco Farinelli (a sinistra) consegna il Premio AGel al "Magistero Geografico" a Giuseppe Dematteis. Fonte: pagina FB del Congresso.



spazio ai giovani ricercatori. Questo clima di apertura ha consentito anche ai non geografi di proporre sessioni tematiche, favorendo così il confronto e il contatto tra la geografia e le altre discipline a essa affini. Un ulteriore motivo di vanto per gli organizzatori è stata l'ampia adesione da parte di studiosi non italiani: diversi sono stati i relatori stranieri

la cui collaborazione ha permesso di impostare alcune sessioni tematiche in lingua sia inglese sia francese, novità assoluta tra i congressi geografici italiani. Un evento quindi che ha permesso di mettere in luce la diversità e la varietà dei temi trattati da un sapere interdisciplinare come quello geografico. Diversità che talvolta può tradursi negati-

vamente in frammentazione, ma che in questo contesto rappresenta piuttosto un aspetto da valorizzare. Il Congresso ha costituito un'occasione per riconoscersi e identificarsi all'interno di una comunità coesa, in un clima di apertura verso altre discipline e verso filoni esteri della ricerca geografica. La geografia nel XXXII Con-

gresso Geografico Italiano è apparsa piena di vitalità, in continua trasformazione ed evoluzione, in cerca di confronto e aperta al dialogo all'interno di uno spazio libero, svincolandosi da un'impostazione gerarchica e proponendo un'immagine nuova della geografia italiana, che si proietta nel futuro e ha l'ambizione di stare al passo delle principali scuole internazionali. Il XXXII Congresso Geografico Italiano è stato un evento accademico il quale ha accolto sia non geografi sia non accademici, vantando una vastissima varietà di temi e offrendo a tutti lo spazio per il dialogo, garantendo in ciascuna delle sessioni il rigore scientifico delle trattazioni. Una politica congressuale che si ispira ai congressi di matrice internazionale e che ha reso evidenti numerosi punti di forza della disciplina, riuscendo a garantire il successo dell'evento.

Sezione Lazio

A scuola di *storymap*: insegnare con la geografia digitale ESRI Summer School – Abbadia San Salvatore 10-12 luglio 2017



I partecipanti alla Summer School al Museo Minerario di Abbadia San Salvatore dove si è tenuto il corso (Foto di Mario Llorca).

Si è tenuto ad Abbadia San Salvatore (Si), presso il locale Museo Minerario, il Corso per l'aggiornamento dei docenti della scuola secondaria *Insegnare con la geografia digitale* organizzato da ESRI e dal Dipartimento di Scienze Fisiche, della Terra e dell'Ambiente dell'Università di Siena. Una trentina di docenti provenienti da tutta Italia si sono confrontati con questo utile strumento didattico che permette di rappresentata per mezzo di una *storymap* qualunque vicenda che si sviluppi attraverso una serie di fasi / momenti ben identificabili e collocabili in luoghi precisi dello spazio. Attraverso testo, immagini o filmati,

disponendo di un'applicazione web o software adeguata è possibile riportare su una mappa le varie tappe della storia e i contenuti multimediali necessari a raccontarla. Le tre giornate di studio sono state introdotte dall'ing. Bruno Ratti, presidente di ESRI Italia, a cui hanno fatto seguito gli interventi del prof. Pier Lorenzo Fantozzi, dell'Università di Siena, della prof.ssa Margherita Azzari, dell'Università di Firenze, vicepresidente della Società Geografica Italiana, che hanno evidenziato le potenzialità della *storymap* e le possibili applicazioni. M. Cristina Guarini e Miriam Marta hanno condotto il corso mostrando con alcuni esempi come

si realizza una mappa interattiva, permettendo così ad ogni corsista di realizzare un proprio percorso e illustrare una storia che è stata poi presentata al termine dei lavori per un confronto comune sui risultati. Infine, la visita al Museo Minerario, sorto nel luogo che fino al 1972 ospitava la Società delle Miniere di Mercurio, ha permesso di osservare le testimonianze legate allo sviluppo e all'evoluzione dell'attività mineraria nel monte Amiata: un settore che in passato rappresentò addirittura il 25% dell'intera produzione mondiale.

Laura Stanganini,
Sezione Toscana



Carta Internazionale sull'Educazione Geografica L'eredità di Andrea Bissanti

12 febbraio 2018

Sapienza Università di Roma Info: <www.aiig.it>

Recensioni e segnalazioni

ONORATO G., RIZZI P. (a cura di), *Turismo, cultura e spiritualità - Riflessioni e progetti intorno alla Via Francigena*, Milano, Educatt, 2017

I pellegrinaggi penitenziali o devozionali sono stati nel mondo cristiano tra i primi fattori di mobilità dei fedeli. Le mete privilegiate di tale movimento sono state Gerusalemme, Roma, Santiago de Compostela e in seguito i grandi santuari mariani. Roma, come sede del papato, ha acquisito crescente importanza anche per l'attivazione di riti penitenziali e concessione di indulgenze in occasione di anni giubilari; Santiago ha avuto a sua volta un forte



sviluppo dell'affluenza di pellegrini per la scoperta all'inizio del IX secolo di una tomba attribuita al primo evangelizzatore della penisola iberica. I pellegrini si servivano di vari mezzi, marittimi o terrestri; per i percorsi terrestri, spesso compiuti a piedi con intento penitenziale, si imposero fin dal medioevo due direttrici: Il Cammino di Santiago, tra la Francia e la città galiziana e la via Francigena tra l'Inghilterra e Roma con attraversamento delle Alpi al passo del Gran San Bernardo. Molti pellegrini potevano proseguire da Roma fino ai por-

ti pugliesi per imbarcarsi per la Palestina.

Il Cammino di Santiago, dopo una fase di declino, ha fatto registrare una forte ripresa di frequentazione anche solo per l'interesse culturale in seguito al riconoscimento nel 1987 come Patrimonio mondiale dell'Umanità da parte dell'Unesco. Anche la via Francigena è riconosciuta come itinerario culturale dal Consiglio d'Europa, ma è meno valorizzata e mancano dati attendibili sulla sua frequentazione.

Il volume raccoglie numerosi contributi su aspetti e tendenze del turismo religioso. La prima parte è dedicata alla Via Francigena tra *governance* e sviluppo territoriale, culturale e turistico con articoli sull'evoluzione dell'itinerario fin dall'età romana. Nella seconda parte sono analizzati gli aspetti economici e territoriali dei grandi itinerari di pelle-

grinaggio negli scenari internazionali del turismo con un opportuno confronto tra via Francigena e Cammino. Infine sono prospettati alcuni casi di studio.

Nel complesso l'opera, a più voci di diversa formazione e corredata da ampia bibliografia, non può non suscitare vivo interesse tra cultori e insegnanti di geografia perché non solo mette in luce nuove tendenze della mobilità per finalità culturali e religiose ma anche il loro potenziale impatto sui territori interessati.

Elvio Lavagna

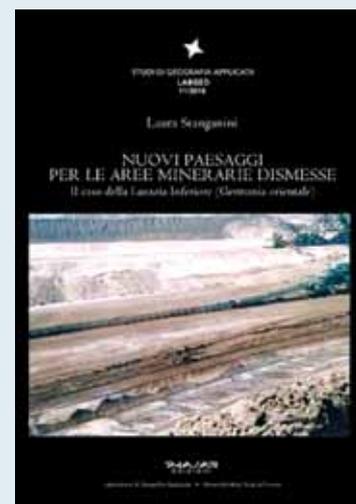
STANGANINI L., *Nuovi paesaggi per le aree minerarie dismesse. Il caso della Lusazia Inferiore (Germania Orientale)*, Firenze, Phasar, 2016

Nel volume, si analizza la Lusazia Inferiore (*Niederlausitz*, Germania orientale) come caso di studio per la creazione di un nuovo paesaggio dopo che l'attività mineraria, cessata nei primi anni Novanta, ne ha letteralmente stravolto la fisionomia. La regione rappresenta per dimensioni, circostanze storiche e socio-economiche, nonché investimenti, un caso pressoché unico e irripetibile che ha visto impegnati amministratori, ingegneri, architetti, geografi, geologi e artisti nell'accompagnare questa trasformazione paesaggistica. In particolare, nel lavoro si prendono in esame le scelte adottate nella conservazione e conversione di eccezionali relitti della storia industriale, contemporaneamente al riconoscimento di un paesaggio plasmato dall'uomo con un'architettura, una funzionalità e una tecnica moderne e innovative. Si descrive quindi il metodo adottato dall'Esposizione Internazionale di Edilizia (IBA Fürst-Pückler-Land 2000-2010) per riattivare lo sviluppo in una regione pesantemente segnata dall'attività estrattiva che affronta un processo di cambiamento.

Frutto di una ricerca decennale, con lunghi soggiorni e sopralluoghi sia durante il dottorato, svolto presso la Freie Universität di Berlino, che successivamente sempre in ambito accademico, anche grazie a borse di studio europee, il lavoro attinge ad una ricca bibliografia (studi geostorici, dati statistici, studi tecnici di settore) prevalentemente in lingua tedesca e inglese, permettendo all'Autrice di offrire uno sguardo esterno, con una prospettiva che si confronta anche con re-



gioni simili, attento e spesso più preciso dei punti di vista emotivamente più compromessi che vengono dall'interno. Nell'illustrare molto efficacemente la filosofia di questa IBA, attraverso una prospettiva geostorica, l'Autrice ha è inteso andare oltre la descrizione dell'esistente per mostrare le prospettive della regione derivanti da questo assetto originale, dalle relative nuove funzioni, così come dalla sua inaspettata attrattività.
C.B.



“Geografi al lavoro...alla scoperta del nostro territorio!” Un progetto di alternanza scuola-lavoro della Sezione Trentino - Alto Adige

Tra novembre e dicembre 2016 l'AIIG sezione Trentino Alto Adige ha promosso un percorso di riscoperta delle aree “marginali” nell'ambito del Piano Giovani di Zona di Pergine e della Valle del Fersina. Il progetto è stato realizzato in collaborazione con #Kairos, il centro di aggregazione giovanile di Pergine, e con l'Istituto “Marie Curie” di Pergine Valsugana.

All'iniziativa hanno partecipato gli studenti della IV B CAT (costruzioni, ambiente e territorio - ex geometri) che, durante le 35 ore di attività teorico-pratiche, hanno studiato le interrelazioni tra ambiente urbano e ambiente rurale focalizzandosi sulle aree terrazzate, sul loro significato storico, economico e culturale.

La prima fase è stata sviluppata attraverso una serie di lezioni teoriche nelle quali i formatori hanno riflettuto con i ragazzi a proposito di concetti come lo sviluppo sostenibile ed hanno fornito loro le preconoscenze necessarie per potersi approcciare allo studio dei terrazzamenti. In particolare sono stati presentati alcuni casi di studio

di ripristino dei terrazzamenti, come quello di Valstagna, e gli studenti sono stati accompagnati in un percorso di analisi del territorio perginese per indagarne le potenzialità.

Una seconda fase del progetto ha voluto approfondire con i ragazzi l'utilizzo degli strumenti della geografia, come saper leggere una carta in maniera critica, l'utilizzo di programmi come il Sistema webGIS Google Mymaps e app per smartphone dedicate alla geolocalizzazione e al rilevamento di dati spaziali, fornendo loro la base su cui si sarebbe strutturata in seguito la fase finale del progetto. A seguire si è svolta un'uscita didattica proprio a Valstagna, dove gli studenti si sono cimentati nella classificazione delle aree terrazzate seguendo le indicazioni dei formatori; si tratta di un territorio che ben si presta ad operazioni in tal senso, poiché nel raggio di poche centinaia di metri si trovano situazioni estremamente diversificate: dal terrazzamento perfettamente recuperato a quello in fase di recupero, fino a quello completamente inglobato nell'area boschiva,

in un contesto caratterizzato da problematiche territoriali legate alla presenza di infrastrutture estremamente impattanti (strada statale della Valsugana) e di impianti produttivi abbandonati.

Successivamente è stato chiesto agli studenti di individuare sul territorio di appartenenza casi di terrazzamenti che potessero essere oggetto di un progetto di recupero.

Sono state così studiate le strutture agricole terrazzate di una piccola frazione del comune di Pergine Valsugana, Serse, attraverso una scheda di censimento sviluppata *ad hoc* e l'utilizzo di App per smartphone dedicate alla localizzazione GPS per la geolocalizzazione. Una volta effettuate le rilevazioni sul campo gli studenti hanno potuto sistematizzare ed organizzare il loro lavoro presso il Laboratorio Bagolini Sezione di Geografia Storica dell'Università degli Studi di Trento (Dipartimento di Lettere e Filosofia). Qui, hanno appreso quanto fatto nei due progetti di ricerca applicativi *ETSCH 2000* e *Cartografia e Confini*, sviluppati dal Di-

partimento di Lettere e Filosofia dell'Università degli Studi di Trento. Attraverso questi esempi concreti i ragazzi hanno potuto elaborare tutte le informazioni raccolte durante il censimento dei terrazzamenti e sviluppare una prima, seppur molto semplice, proposta di pianificazione territoriale.

Questo progetto è stato ben accolto non solo dagli studenti e dai professori impegnati in prima linea, ma anche dalla cittadinanza e dalle istituzioni chiamate ad una serata di “restituzione”, nella quale sono emersi spunti per il futuro e varie riflessioni. I ragazzi hanno prodotto una serie di carte digitali grazie all'utilizzo del webGIS Google Mymaps ed hanno proiettato un video che descriveva le varie fasi dell'attività. Il risultato finale, per noi molto incoraggiante, è la consapevolezza da parte degli studenti del ruolo della geografia come strumento per una lettura critica del territorio e della necessità di rispettare l'ambiente agendo secondo i principi dello sviluppo sostenibile.

Chiara Weiss

Sezione di Bari

La Sezione Provinciale AIIG di Bari e il 1° Circolo didattico “S. Giovanni Bosco” di Triggiano (BA), diretto da Giovanni Mariani, componente del Consiglio nazionale, il 27 maggio scorso han-

no organizzato una escursione guidata sul Gargano alla quale hanno preso parte circa 40 docenti. L'escursione è stata preceduta da un incontro di formazione durante il quale il prof. Antonio Mininno, componente del Consiglio provinciale AIIG di Bari, ha presentato i caratteri geomorfologici del Gargano e le correlazioni con gli aspetti economici. Durante il percorso, sono stati messi in evidenza i diversi “paesaggi” che si sono susseguiti tra la Provincia di Bari (la cimosa litoranea) e quella di Foggia (il Tavoliere e il Gargano) con

le relative caratteristiche naturali e antropiche, nonché le trasformazioni avvenute nel tempo. La prima tappa è stata l'Abbazia di S. Leonardo di Siponto, antico luogo di culto destinato ad accogliere i pellegrini che già dal Medioevo si recavano presso la Grotta dell'Arcangelo Michele a Monte Sant'Angelo; in seguito il gruppo si è spostato sul promontorio per visitare il complesso abbaziale di S. Maria di Pulsano, immersa nel tipico paesaggio brulco del Gargano, dal quale si gode la vista dell'intero Golfo di Manfredonia. (vedi foto)

Nel corso dell'anno sociale 2016-17, la sezione di Bari, presieduta dalla Prof.ssa Gabriella Giorgio, ha organizzato alcune interessanti attività fra le quali si segnalano la Mostra fotografica “Mediterraneo” curata da Antonella Berlen che ha avuto l'obiettivo di sensibilizzare ad una efficace educazione ambientale e l'incontro-conferenza con Giovanni Impastato sul tema “Un confronto sulla legalità” svoltosi presso l'Università degli Studi di Bari alla presenza di numerosi studenti.

Michele Vigilante

Santa Maria di Pulsano: alcuni partecipanti all'escursione, sullo sfondo il golfo di Manfredonia.





Graduatorie finali del Concorso

I premi per i vincitori del Concorso fotografico 2017 sono stati offerti dalla De Agostini Scuola e dalla Fondazione "Italia Patria della Bellezza"

SCUOLA PRIMARIA

1



Proiettati al futuro

Istituto Comprensivo Bordighera – Primaria
"De Amicis" – Bordighera

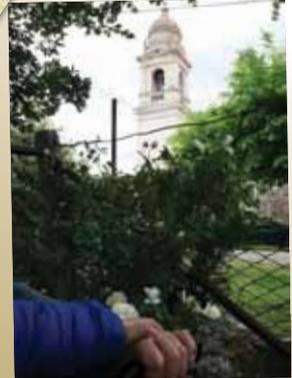
2



Le fontane

Istituto Comprensivo "B. Telesio" –
Spezzano nella Sila (CS)

3



Le radici e le ali

Istituto Comprensivo "Elli Mercantini"
Fossombrone - Primaria di San Ippolito (PU)

SCUOLA SECONDARIA DI PRIMO GRADO

1



Il viaggio di nozze

Istituto Comprensivo "Aldo Moro"
Abbiategrosso (MI) Cl. 1 B

2



Primavera e arte a Chiampo

Scuola Paritaria "A. Melotto"
Chiampo (VI)

3



Winter Villa Olmo

Istituto Comprensivo "Como Lago" - COMO
Cl. 3 C

SCUOLA SECONDARIA DI SECONDO GRADO

1



Coccuu d'amuri

Liceo Classico Ugdulena
Termini Imerese (PA) - Cl. 2 C

2



L'antica via del ricetto

Liceo Artistico "Aldo Passoni"
TORINO

3



The bell tower

Liceo classico "Rinaldo D'Aquino"
Nusco (AV)



Immagine multispettrale dell'Italia centro-orientale, rilevata dal Multi-Spectral Instrument di Sentinel-2A il 6 agosto 2017 e visualizzata in falsi colori (RGB 832) (Copernicus Sentinel Data/ESA).