

Catene/Chains



MEMORIE GEOGRAFICHE
nuova serie / n. 21 / 2022



MEMORIE GEOGRAFICHE

Giornata di studio della Società di Studi Geografici
Napoli, 10 dicembre 2021

Catene/Chains

a cura di
Fabio Amato, Vittorio Amato, Stefano de Falco,
Daniela La Foresta, Lucia Simonetti



Catene/Chains è un volume delle Memorie Geografiche
della Società di Studi Geografici

<http://www.societastudigeografici.it>

ISBN 978-88-94690118

Numero monografico delle Memorie Geografiche della Società di Studi Geografici
(<http://www.societastudigeografici.it>)

Certificazione scientifica delle Opere

Le proposte dei contributi pubblicati in questo volume sono state oggetto di un processo di valutazione e di selezione a cura del Comitato scientifico e degli organizzatori delle sessioni della Giornata di studio della Società di Studi Geografici

Comitato scientifico:

Fabio Amato (SSG e Università L'Orientale di Napoli), Vittorio Amato (Università Federico II di Napoli), Cristina Capineri (SSG e Università di Siena), Domenico de Vincenzo (SSG e Università di Cassino), Egidio Dansero (SSG e Università di Torino), Stefano de Falco (Università Federico II di Napoli), Francesco Dini (SSG e Università di Firenze), Michela Lazzeroni (SSG e Università di Pisa), Mirella Loda (SSG e Università di Firenze), Monica Meini (SSG e Università del Molise), Andrea Pase (SSG e Università di Padova), Filippo Randelli (SSG e Università di Firenze), Lucia Simonetti (Università Federico II di Napoli), Bruno Vecchio (SSG e Università di Firenze)

La valutazione e la selezione dei singoli abstract è stata gestita dal Comitato scientifico e dai coordinatori di sessione, che i curatori ringraziano per aver discusso con gli autori contenuto e forma dei rispettivi articoli e infine per aver operato affinché questi ultimi siano coerenti con le norme editoriali previste.



Creative Commons Attribuzione – Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale

Immagine di copertina: Carlo de Luca

© 2022 Società di Studi Geografici
Via San Gallo, 10
50129 - Firenze

CLARA DI FAZIO*, STEFANIA PALMENTIERI**, MARIA RONZA**

AEROPORTO SALERNO COSTA D'AMALFI: UN *KEY-DRIVER* NELLA PROMOZIONE DELLE REALTÀ LOCALI CAMPANE

1. INTRODUZIONE. SOSTENIBILITÀ AEROPORTUALE IN CAMPANIA. – Nell'attuale scenario economico globale, sempre più orientato alla svolta *green*, la ridefinizione della logistica in chiave sostenibile rappresenta un passo imprescindibile anche per dare nuova vitalità a forme di turismo ecocompatibile e responsabile (Galvani, 2004). L'interazione spaziale e la compressione spazio-temporale, tipiche della società globalizzata, hanno generato riflessioni più puntuali sul ruolo centrale che l'accessibilità riveste nei processi di sviluppo territoriale e turistico in particolare, per le nuove possibilità offerte a località un tempo escluse dalle principali rotte turistiche di imporsi sul mercato, diventando concorrenziali rispetto alle tradizionali stazioni turistiche. Nuovi centri e nuove periferie, insomma, caratterizzano lo scenario turistico contemporaneo (Bagnoli, 2018).

Questo contributo propone una riflessione sull'aeroporto di "Salerno Costa d'Amalfi" per comprenderne il peso nel contesto regionale campano in termini di origine e destinazione dei flussi e per valutare la possibilità di una riprogettazione territoriale sostenibile, anche alla luce di alcuni studi sull'ecoturismo (Murphy, 1994; Boo, 1990; Lee e Snepenger, 1992) che sottolineano l'esigenza di coniugare gli obiettivi di *marketing* territoriale, logistica, attrattività turistiche e rispetto per l'ambiente.

Questo aeroporto, situato tra i comuni di Bellizzi e Pontecagnano Faiano, a 21 km da Salerno, rappresenta un rilevante attrattore per lo sviluppo di un turismo attento al territorio e orientato alla riqualificazione delle piccole realtà locali.

Le programmazioni strategiche propongono un ampio spettro di interventi volti anche alla tutela dell'ambiente nella cornice teorica della "sostenibilità" turistica (anche se le limitazioni e le procedure conseguenti alla pandemia da SARS-Covid-19 stanno generando notevoli contrazioni sia della domanda che dell'offerta).

La Rete Aeroportuale Campana, che prevede l'integrazione societaria e gestionale tra l'Aeroporto di Napoli e l'Aeroporto di Salerno, a seguito del protocollo d'intesa con il Consorzio Aeroporto Salerno-Pontecagnano e Regione Campania, rappresenta un modello virtuoso di sviluppo delle infrastrutture in una logica di cofinanziamento tra pubblico e privato, che potrà contribuire a sviluppare le potenzialità del territorio e a migliorare la qualità della vita dei cittadini.

La rete, attraverso la crescita del traffico passeggeri, punta a massimizzare lo sviluppo economico regionale, apportando benefici per tutti gli *stakeholders*, stimolando lo sviluppo del turismo incoming e del territorio in generale, con un impatto positivo sul PIL, favorendo la mobilità dei cittadini e l'attrattività delle imprese, aumentando il livello di occupazione del territorio, migliorando la sostenibilità ambientale complessiva. Tanto più che tale rete insiste su un territorio a ridosso del Parco Nazionale del Cilento Vallo di Diano Alburni. Proprio perché naturalmente orientate alla sostenibilità, le aree naturali protette rappresentano il laboratorio ottimale per la progettazione di iniziative in grado di sostenere lo sviluppo delle attività economiche locali. In particolare, la ricchezza e l'eterogeneità dei valori naturali e socio-culturali dell'area protetta nel territorio preso in esame possono essere considerati come una risorsa integrata fortemente attrattiva per il settore turistico e capace di rispondere positivamente ad una particolare tipologia di domanda, responsabile e orientata verso un'offerta più complessa.

La trasformazione digitale, la globalizzazione, i nuovi fenomeni demografici, l'evoluzione degli stili di vita, i cambiamenti climatici e l'esaurimento delle risorse naturali sono solo alcuni degli scenari attesi nel contesto socio-economico mondiale. Capire, interpretare e dare risposta ai cambiamenti attesi, integrando sostenibilità e crescita economica, è la sfida contemporanea.



Questo contributo, quindi, prende in considerazione i principi dello sviluppo sostenibile in una situazione aeroportuale e si ispira all'idea di regione aeroportuale sostenibile che prevede una fusione tra i master plans aeroportuali e le strategie di pianificazione urbana.

2. AREA DI STUDIO: IL MACRO-BACINO DEL SUD ITALIA. – Per intercettare la crescente domanda di traffico, a gennaio del 2018, si è dato avvio al progetto di realizzazione della Rete Aeroportuale Campana per uno sviluppo sinergico delle potenzialità turistiche del territorio regionale sui due aeroporti di Napoli e Salerno. Le infrastrutture aeroportuali rappresentano elementi fondanti all'interno del tessuto economico-produttivo, turistico e commerciale di un territorio, in ragione dell'effetto moltiplicatore che viene attivato a beneficio dell'intero sistema commerciale e produttivo dell'area. Attualmente si assiste alla realizzazione della quinta generazione di aeroporti i quali, situati in seconde o terze città o aree remote, lontani dalle principali città, sono costruiti con l'obiettivo di garantire un'efficienza e una funzionalità low-cost. Il caso dell'aeroporto di Napoli Capodichino, però, ne rappresenta una invidiabile eccezione: è il più grande accesso al Sud-Italia dal resto del mondo ed è il motore per lo sviluppo di trasporti, turismo ed economia dell'intera regione (Van't Klooster, 2016).

La geografia degli spostamenti risulta essere sempre uno dei capitoli principali della geografia politica e l'aeroporto, oggi, è inteso come "spazio di transizione"¹. Gli aeroporti hanno un potenziale che modella la geografia delle aree urbane come, in passato, era accaduto per le stazioni ferroviarie. Questo potere dipende principalmente dalla parola chiave "accessibilità" (Zamanov e Yetiskul, 2016) e numerosi sono stati gli investimenti atti a migliorare i collegamenti tra l'aeroporto e l'ambiente circostante (Censis, 2017) legati soprattutto, in fase iniziale, all'accesso *landside* (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2015). Solo in una fase successiva risulta necessario fornire "accessi aeroportuali" simili a quelli di una città e, in fase finale, "accessi appropriati" per il trasporto pubblico per far competere un aeroporto con la rapida formazione di aree metropolitane policentriche (Zamanov e Yetiskul, 2016).

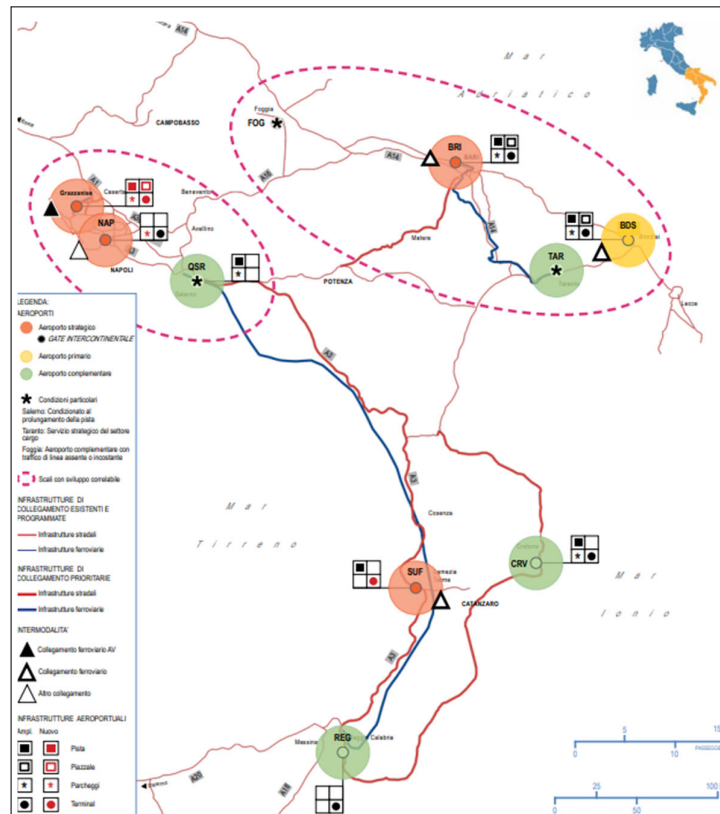
Le città del Mezzogiorno d'Italia hanno registrato consistenti mutamenti nelle forme di organizzazione economica, sociale e territoriale. Il ruolo delle città del Sud, come nodi a supporto dello sviluppo locale, come luoghi delle interrelazioni, degli scambi e dei servizi di elevato livello, tende sempre più ad essere percepito come una grande opportunità per dare respiro a contesti territoriali ancora troppo asfittici e a forte rischio di ulteriore marginalizzazione (Viganoni, 2007). La localizzazione periferica e terminale del Sud rispetto ai principali corridoi transeuropei ed ai relativi mercati costituisce, ad ogni modo, un fattore limitante per lo sviluppo del trasporto aereo nell'area; gli indici sfavorevoli dello stato dell'economia, la ridotta presenza di aziende, che esprime una minore componente di traffico business, nonché gli ancora ridotti flussi turistici, si riflettono sul trasporto aereo, soprattutto su quello internazionale, attualmente non ancora significativamente sviluppato e sul traffico charter. L'insufficiente accessibilità ai poli di interesse turistico e alle aree interne, gli eccessivi tempi di viaggio e l'inefficienza dei sistemi di trasporto, soprattutto in chiave di interscambio, determinano una perdita di competitività delle imprese ed in generale dell'intera economia delle aree del Sud, anche in termini di attrattività turistica e commerciale. La maggiore criticità, anche per il sistema aeroportuale, è rappresentata dalla scarsa accessibilità ai poli aeroportuali da parte dell'utenza, misurabile in tempi eccessivi di percorrenza

¹ Gli aeroporti, inseriti in una fitta rete di snodi e centri collegati tra loro e serviti da *network* di compagnie unite in consorzi – *Oneworld Alliance* e *Star Alliance* – si sono espansi a macchia d'olio su tutto il pianeta. Marc Augé ha senz'altro torto nel condannare i terminal degli aeroporti a vuoti spazi di transito, privi di ogni significato storico, che racchiudono in sé la tragica e trascendentale realtà della *surmodernité* (Augé, 1992). Gli aeroporti sono l'espressione più elevata dell'epoca contemporanea, scrupolosamente studiati per servire gli erranti cittadini del presente. La transitorietà è la nuova permanenza, e la mobilità il nuovo *status quo*. Sono esattamente i segni culturali che esemplificano la società moderna. Come aveva osservato Rem Koolhaas sono gli spazi della "Città Generica" del nostro tempo per antonomasia. Per alcuni versi, sono loro stessi ad essere più integrati nella rete dei trasporti di altri punti di snodo rispetto alle reali città. Come ha potuto riscontrare lo stesso autore "hanno il fascino aggiunto di essere sistemi ermetici dai quali non vi è via d'uscita, tranne che in un altro aeroporto" (Koolhaas, 1995). Mentre un tempo era l'aeroporto a servire la città, ora è la città a servire l'aeroporto. Oltre ad essere diventati delle città che spesso offrono lavoro a milioni di persone e, attirando intorno a sé industrie e servizi, gli aeroporti le stanno persino sorpassando. Come affermato da Koolhaas, "diventando sempre più grandi e attrezzandosi sempre più con strutture non collegate al viaggio, stanno per rimpiazzare le città", mentre i *gate* elettronici dei controlli di sicurezza dell'aeroporto hanno sostituito le porte delle mura della città": sempre più spesso gli aeroporti stanno diventando i luoghi prediletti per conferenze internazionali e riunioni di affari (Virilio, 1997).

e livelli di servizio negli spostamenti. Ad un'adeguata dotazione aeroportuale non corrispondono sul territorio adeguati nodi di collegamento, condizione che limita la potenzialità di sviluppo degli scali².

Il Macro-bacino del Sud comprende le regioni Campania, Puglia, Basilicata e Calabria e vi ricadono gli aeroporti di Salerno Pontecagnano, Bari, Brindisi, Foggia, Taranto Grottaglie, Lamezia Terme, Crotona e Reggio Calabria. Nella stessa area sono inoltre attivi gli aeroporti militari di Galatina, Gioia del Colle e Amendola, oltre che l'aeroporto minore di Capua, aperto al traffico privato (Fig. 1).

La distribuzione degli aeroporti nei relativi contesti regionali è alquanto disomogenea: alla forte concentrazione del traffico campano sul solo aeroporto di Napoli, si contrappone l'articolazione del sistema aeroportuale pugliese, basato su quattro scali con diversificazione funzionale e quella della Calabria, con tre scali ben distribuiti, ma senza una sufficiente specializzazione. La regione Basilicata non dispone invece di alcun aeroporto.



Fonte: ENAC-MIT, 2010, p. 377.

Fig. 1 - Aeroporti del Macrobacino del Sud Italia

Per intercettare la crescente domanda di traffico nella Regione Campania è fondamentale aumentare la capacità aeroportuale complessiva articolandola sul territorio. Per questo motivo, a seguito dell'approvazione di uno specifico Piano Industriale sviluppato con la Regione Campania e le società di Gestione degli scali di Napoli e Salerno, avvenuta a gennaio del 2018, si è dato avvio al progetto di realizzazione della Rete

² L'evoluzione dell'assetto urbano campano è stato oggetto di numerosi studi che hanno riproposto un'immagine dicotomica della regione composta da due aree nettamente differenziate: la costa e l'interno. In effetti, per lungo tempo, l'assetto urbano regionale si è contraddistinto per una polarizzazione eccessiva sul capoluogo e il suo *binterland* al punto che anche quando, in chiusura degli anni Settanta, è andato profilandosi il rafforzamento di una fascia urbana intermedia, embrione di un possibile equilibrio, l'assetto complessivo continuava a configurarsi come una "sovraurbanizzazione in termini quantitativi, e una sottourbanizzazione in termini qualitativi" (Amato, 2007, p. 175). Un addensamento di popolazione, fortemente squilibrato rispetto al resto della regione, si individua nel triangolo Napoli-Caserta-Salerno che corrisponde al nucleo della cosiddetta area metropolitana, secondo alcune direttrici di crescita che hanno interessato i comuni della prima cintura del napoletano, poi la zona flegrea, il basso casertano, l'area vesuviana e l'area del Salernitano in avanzamento verso la piana del Sele (*ibid.*, p. 176).

Aeroportuale Campana che prevede la fusione delle due società di gestione, per uno sviluppo sinergico delle potenzialità turistiche del territorio regionale sui due aeroporti di Napoli e Salerno.

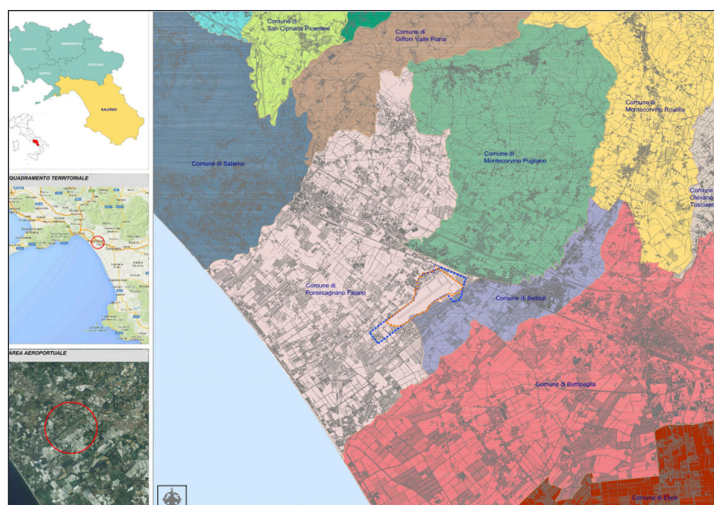
Gli aeroporti incidono in maniera effettiva sul livello di sviluppo dell'area territoriale sulla quale insistono, confermando quanto vero per tutte le infrastrutture di trasporto. Le infrastrutture aeroportuali rappresentano, infatti, elementi fondanti all'interno del tessuto economico-produttivo, turistico e commerciale di un territorio, in ragione dell'effetto moltiplicatore che viene attivato a beneficio dell'intero sistema commerciale e produttivo dell'area.

Nel 2017 i passeggeri transitati per l'aeroporto di Napoli Capodichino sono stati 8,5 milioni, con un incremento del 26,6% rispetto al 2016, quattro volte maggiore della crescita media italiana e tre volte superiore a quella europea; Napoli è il primo in Europa per tassi di crescita registrati nel secondo semestre 2017 fra gli aeroporti della categoria 5-10 milioni di passeggeri annui, ed è l'unico scalo italiano entrato a far parte dei 19 aeroporti europei "Fast and Furious", quelli cioè che negli ultimi cinque anni sono cresciuti di più (GESAC, 2018). I passeggeri nel periodo invernale 2017 rispetto alla stessa stagione 2016 sono cresciuti del 50% e questo è un indicatore importante in termini di destagionalizzazione e distribuzione omogenea dei passeggeri nell'arco dell'intero anno perché evidenzia un tasso di saturazione e utilizzo delle infrastrutture migliore, evitando la concentrazione dei passeggeri nel tradizionale periodo estivo (GESAC, 2018). I vettori per trasporto passeggeri sono passati in quattro anni da 25 a 36 e i voli da 57.800 a 62.200, mentre le rotte servite sono più che raddoppiate passando da 49 a 99 (Prezioso, 2018, p. 118). Nel 2018 i passeggeri transitati sono stati di circa 10 milioni mentre nel 2019 di circa 11 milioni (GESAC, 2021)³. L'aeroporto è anche uno dei duecento aeroporti nel mondo che hanno deciso volontariamente di partecipare alla lotta ai cambiamenti climatici aderendo al programma internazionale di ACI Europe "Airport Carbon Accreditation" (GESAC, 2019; Buonomo, 2018).

Questa attenzione a livello regionale tra infrastrutture, trasporto e sostenibilità è anche testimoniata dal caso dell'Aeroporto Salerno Costa d'Amalfi. Quello di Salerno è uno scalo che deve ancora definire il suo ruolo e posizionarsi nel mercato, sfruttando le possibilità offerte dal bacino di utenza, che può comprendere oltre la città di Salerno, anche la costiera amalfitana, il Cilento-Vallo di Diano e verificando le possibili sinergie con lo scalo di Capodichino, del quale Salerno potrebbe, nel medio periodo, assorbire eventuali specifici incrementi di traffico.

Il sedime aeroportuale di Salerno ricade interamente nel Bacino Regionale "Destra Sele" che ha un'estensione di 676,7 kmq ed è confinante, ad est, con il Bacino Interregionale del Fiume Sele, a nord, con il Bacino Nazionale Liri-Garigliano Volturno e, a nord-ovest, con il Bacino Regionale del Sarno. Il Bacino Regionale "Destra Sele" interessa il territorio di 39 comuni (parzialmente o interamente compresi in esso), dei quali 32

appartengono alla provincia di Salerno, 6 alla Provincia di Napoli, ed 1 a quella di Avellino (Fig. 2). L'area d'interesse dell'Aeroporto Salerno Costa d'Amalfi è delimitata da due torrenti minori denominati Diavolone, a nord, e Volta Ladri, a sud, che confluiscono subito fuori il perimetro ovest dell'aeroporto, dando vita ad un unico corpo idrico, il Torrente Rialto che sfocia nel fiume Tusciano, quasi all'altezza dello sbocco a mare di quest'ultimo. Il Piano di Bacino, in materia di difesa del suolo, definisce le azioni di programmazione e pianificazione destinati alla conservazione, difesa e valorizzazione del suolo e della corretta utilizzazione delle acque sulla base delle caratteristiche fisiche ed ambientali del territorio interessato.



Fonte: Minambiente, 2016.

Fig. 2 - Localizzazione dell'Aeroporto Salerno Costa d'Amalfi

³ Si veda La Gala (2018) e Mangia (2006).

La Rete Aeroportuale Campana si pone in questo contesto come *driver* dello sviluppo della domanda turistica, allargando la catchment area di riferimento e potenziandone l'attrattività, articolando le diverse componenti del traffico aereo sui due scali mediante la loro specializzazione funzionale. La costituzione di una Rete Aeroportuale Campana permette, inoltre, di aumentare la mobilità dei cittadini della Regione (che registrano in Italia una tra le più basse propensioni al volo, 1,2 passeggero/residente contro 2,01 in Toscana e 3,07 in Veneto) e la competitività delle imprese presenti nel territorio. Con la creazione della Rete Aeroportuale Campana si prevede un incremento di 9,5 milioni di passeggeri/anno entro il medio-lungo periodo, arrivando a 5,5 milioni a Salerno Costa d'Amalfi e 12,0 milioni a Napoli Capodichino (GESAC, 2021). Dalla Figura 3 emerge che i bacini di utenza di Napoli e Salerno si sovrappongono in gran parte anche se da Salerno c'è una migliore accessibilità alla Costiera, al Cilento e alla Calabria.



Fonte: GESAC, 2018.

Fig. 3 - Catchment area

3. LA RETE AEROPORTUALE CAMPANA PER LA PROMOZIONE DELLE AREE NATURALI PROTETTE. – Gli aeroporti riescono a fondere marketing e rispetto per l'ambiente in funzione della valorizzazione territoriale; pertanto, la connessione con le aree naturali protette è proprio il valore aggiunto che la Rete Aeroportuale Campana potrà portare alla gestione dei flussi turistici. Viaggiare in aree incontaminate promuovendone la conservazione con coinvolgimento attivo della popolazione locale resta uno dei fattori chiave del turismo sostenibile (Gavinelli e Zanolin, 2009; Camuffo e Malatesta, 2009; Lemmi, 2015). Nell'epoca della post-modernità il turista esploratore non si accontenta più della contemplazione di un paesaggio reale o romantico ma vuole trasformare l'alterità in un'esperienza (Borghi e Celata, 2009) e ama sentirsi altrove e in posti autentici (Minca, 1996). Il turismo, oggi, è supportato anche dall'introduzione delle tecnologie digitali (Primi *et al.*, 2019) necessarie a costruire l'idea di un luogo (Casari, 2012).

Una connessione diretta con i Parchi Nazionali e Regionali della Campania è finalizzata a sostenere l'ecoturismo ed è possibile affermare che l'area su cui è ubicato l'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi resta al di fuori di zone delimitate da Parchi e Riserve Naturali statali e regionali, Oasi di Protezione e Aree di Protezione Speciale o Conservazione Speciale (ENAC, 2016). Il Piano Territoriale Regionale (PTR) mira alla realizzazione di un sistema aeroportuale regionale articolato su un insieme di aeroporti che, seppur differenziandosi per localizzazione, caratteristiche tecniche, impianti e funzioni, dovrà essere in grado non solo di soddisfare la domanda ma anche quella di generare effetti positivi che la stessa offerta produrrà sull'economia e, in particolare, sul turismo (ENAC, 2016). In questo contesto, gli interventi che caratterizzano la costa salernitana rappresentano un forte miglioramento dell'interconnessione e contribuiranno al rafforzamento del settore turistico legato alla valorizzazione delle componenti paesistiche e ambientali (ENAC, 2016).

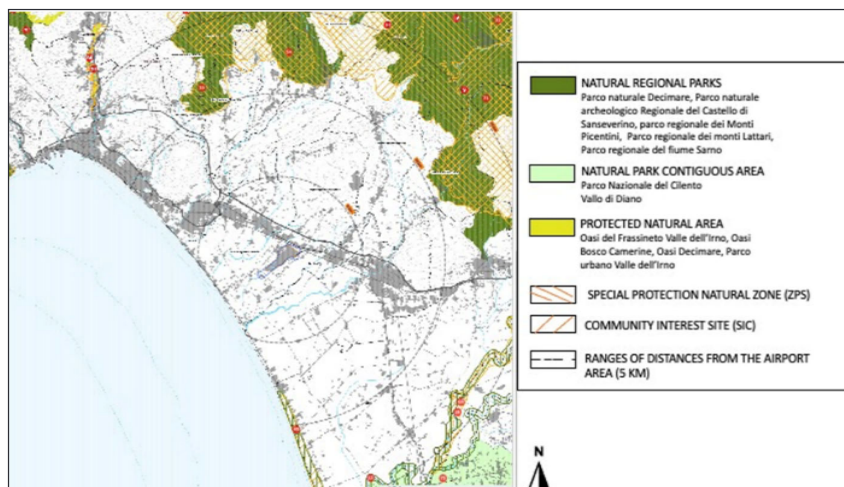
Il tema delle aree protette, quale strumento essenziale per la conservazione dell'ecosistema, è stato ampiamente dibattuto sia tra i cultori delle discipline naturalistiche sia nella comunità di geografi fino a prefigurare

per il sistema dei parchi e delle riserve una nuova visione di sviluppo territoriale, caratterizzata dalla riscoperta di antichi valori ambientali, sociali e culturali, nell'ambito dell'esigenza di tutela della biodiversità (Citarella, 2015; Camuffo e Malatesta, 2009).

L'Unione Internazionale per la Conservazione della Natura (IUCN) in collaborazione con l'UNEP e il WWF ha pubblicato nel 1980 un documento-guida per la creazione di aree protette dal titolo "Una strategia mondiale per la conservazione delle risorse naturali per uno sviluppo razionale e duraturo", nel quale si è sancito il legame indissolubile tra salvaguardia della natura e sviluppo sostenibile, al fine di minimizzare il rischio di conflitto tra economia ed ecologia attraverso interazioni compatibili con i processi naturali e soprattutto sinergiche (Citarella, 2015). Tale strategia ha mirato ad una concezione volta a preservare le risorse naturali e l'ambiente nella sua globalità, attraverso una razionale pianificazione e gestione anche delle opere dell'uomo, coinvolgendo le comunità locali in un'attiva partecipazione (Pollice e Rinaldi, 2015). Le aree protette diventano, quindi, punti di eccellenza e luoghi di sperimentazione permanente di nuovi legami tra uomo e natura: in senso scientifico perché coinvolgono tutte le discipline relative allo studio della terra; culturale perché intendono armonizzare e accomunare le attività economiche necessarie ai bisogni dell'uomo con le funzioni di protezione degli ecosistemi; infine sociale perché richiedono da parte di ogni individuo una nuova consapevolezza dei problemi ambientali (Citarella, 2015). Gli obiettivi primari nel Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Salerno (PTCP) restano lo sviluppo sostenibile, la riqualifica dei tessuti insediativi esistenti, la tutela e sviluppo del paesaggio agricolo e relative attività produttive, oltre allo sviluppo terra-mare ed è basato sul concetto di conservazione delle risorse ambientali del territorio in un'ottica di razionalizzazione ed integrazione delle strutture urbanistiche. Tra gli obiettivi specifici ne ricordiamo alcuni come il potenziamento dell'offerta turistica attraverso azioni integrate fondate sulla tutela e la valorizzazione del territorio nelle sue diverse componenti (ambientali, culturali e antropiche) e la tutela del territorio come risorsa essenziale della vita urbana (ENAC, 2016).

In Italia, gli interventi giuridici relativi a tali ambiti geografici hanno assunto una connotazione sempre più distinta rispetto alla normativa sulla tutela ambientale, sino a giungere alla promulgazione della legge quadro del 6 dicembre 1991 n. 3941, che sancisce l'importanza di realizzare una territorializzazione delle politiche, ossia di rapportarle alle specifiche realtà locali per soddisfare le esigenze che le singole popolazioni maturano nel proprio contesto di riferimento. Tale regolamentazione intende sostenere e promuovere in forma integrata e coordinata la custodia e la valorizzazione del patrimonio naturale, contemplando un profondo legame tra valori naturalistici ed antropici, ai fini della loro corretta integrazione. Pertanto, la tutela conservativa degli ecosistemi cede il passo ad una visione ecologica globale, che considera l'area protetta come un luogo di contaminazione di saperi, in cui sono necessari interventi di pianificazione e gestione, che consentano il perpetuarsi delle risorse naturali, delle attività tradizionali e delle condizioni di vita rappresentative del luogo.

Il sistema delle aree naturali protette è classificato in Parchi Nazionali, Parchi naturali regionali e interregionali, Riserve naturali, Zone umide di interesse internazionale, Altre aree naturali protette, Zone di protezione speciale (Zps) e Zone speciali di conservazione (Zsc). La delimitazione del territorio che abbraccia parte dei Comuni di Salerno, Giffoni Valle Piana, Pontecagnano Faiano, Bellizzi, Montecorvino Pugliano e Battipaglia, presenta un'area con criticità ambientale valutata come "estremamente elevato". Solo lungo la costa, a sud dell'area d'interesse, esiste una "zona di protezione speciale", definita come zona costituita da territori idonei per estensione e/o localizzazione geografica alla conservazione delle specie di uccelli selvatici. In generale è possibile affermare che l'area su cui è ubicato l'attuale aeroporto resta al di fuori da zone delimitate dai Parchi e Riserve Naturali statali e regionali, Oasi di Protezione ed aree di protezione speciale o conservazione speciale. La disamina delle aree protette in base alla normativa vigente a livello comunitario, nazionale e regionale, ha permesso di segnalare la presenza di distretti naturali sottoposti a regime di tutela ambientale. Come si evince dalla carta dei Parchi naturali regionali, Aree naturali protette e Zone di protezione naturale speciali (Fig. 4), considerando un bacino di raggio pari a 10 km a partire dal sedime aeroportuale, si segnalano le seguenti aree appartenenti rispettivamente alla Rete Natura 2000 e al Sistema Regionale delle Aree Protette: Fasce litoranee a sinistra e destra del Fiume Sele e Riserva naturale regionale Foce Sele Tanagro (fanno parte del territorio della Riserva naturale "Foce Sele – Tanagro" i territori lungo le sponde dell'intero corso dei Fiumi per una larghezza di 150m dalle sponde, ad eccezione Aeroporto di Salerno Costa D'Amalfi). I siti di interesse naturalistico, sopra descritti, si trovano a distanza considerevole dall'ambito aeroportuale; il sito più vicino al sedime aeroportuale si trova, infatti, ad una distanza da quest'ultimo, di circa 7 km.



Fonte: Minambiente, 2016, modificato dall'autore.

Fig. 4 - Parchi naturali regionali, Aree naturali protette e Zone di protezione naturale speciali

4. CONCLUSIONI. – Uno sviluppo territoriale che sia incentrato non solo su assi di traffico e linee ferroviarie ma anche sugli aeroporti contribuisce a strutturare quella che Kunzmann definisce “patchwork city region”, ovvero un sistema urbano in cui aeroporti e città si fondono sia da un punto di vista spaziale sia dal punto di vista economico (Freestone e Baker, 2011). Il business aeroportuale stimola e produce valori per diversi settori, tra cui il turismo, attraverso lo sviluppo di network e la promozione di nuove destinazioni. Gli *hub* aeroportuali giocano un ruolo cruciale nella connettività a diverse scale geografiche (Bagnoli, 2018). In tal senso, gli aeroporti campani, localizzati nell’area più intensamente antropizzata della regione, possono sostenere un incremento dei passeggeri e promuovere la competitività di città d’arte, beni archeologici, siti culturali ed aree ad elevato valore naturalistico.

Se gestiti in una prospettiva *smart e green*, gli aeroporti riescono a fondere marketing territoriale e rispetto per l’ambiente. Emissioni zero, barriere antirumore, poli museali in aerostazione, progetti di riqualificazione di siti meno noti sono alcune tra le più diffuse best practices per una concreta riduzione dell’impronta ecologica ed un ruolo attivo di tali strutture nei processi di valorizzazione territoriale. Tuttavia, è la connessione con le aree naturali protette il valore aggiunto che la Rete Aeroportuale Campana potrà portare alla gestione dei flussi turistici, nella prospettiva della deconcentrazione spaziale e temporale degli arrivi nazionali ed internazionali.

Una connessione diretta con i Parchi Nazionali e Regionali della Campania, come auspicato nel masterplan della Rete Aeroportuale Campana, è finalizzata a sostenere l’ecoturismo quale ulteriore fonte di co-finanziamento. Questa strategia di marketing, proponendo le valenze delle aree parco come alternativa al turismo delle città d’arte e delle fasce costiere, è finalizzata ad intercettare e supportare le nuove esigenze della domanda turistica delineatesi nel periodo post-Covid. Nel contempo, tale progettualità potrà fornire un ulteriore supporto al complesso processo d’integrazione delle aree marginali appenniniche e pre-appenniniche con i principali poli urbani della “patchwork city region” in formazione.

RICONOSCIMENTI. – I paragrafi del contributo sono stati redatti rispettivamente da: Introduzione, sostenibilità aeroportuale in Campania: Stefania Palmentieri; Area di studio: il Macro-bacino del sud Italia e La rete aeroportuale campana per la promozione delle aree naturali protette: Clara Di Fazio; Conclusioni: Maria Ronza.

BIBLIOGRAFIA

- Aa.Vv. (2016). *Tailor-made Airport. Aeroporto Internazionale di Napoli*. Montefiascone: Graffietti Stampati.
- Aa.Vv. (2018). *Quando Napoli vola. Riflessioni e prospettive sull'Aeroporto Internazionale di Napoli*. Napoli: Guida.
- Aci-Censis-Rapporto Turismo (2001). *I distretti turistici italiani: l'opportunità di innovare l'offerta*. Roma: CD-ROM.
- Airport Council International (2015). *Economic Impact of European Airports*. Hamburg.
- Id. (2016). *Airport Industry Connectivity Report*. Hamburg.
- Id. (2019). *Annual World Airport Traffic Dataset*. Hamburg.
- Amato F. (2007). Dall'area metropolitana di Napoli alla Campania plurale. In: Viganoni L., a cura di, *Il Mezzogiorno delle città. Tra Europa e Mediterraneo*. Milano: FrancoAngeli, pp. 175-221.
- Augé M. (1992). *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*. Paris: Seuil.
- Bagnoli L. (2018). *Manuale di geografia del turismo. Dal grand tour al piano strategico*. Novara: UTET.
- Boo E. (1990). *Ecotourism*. Washington: WWF and US Agency for International Development.
- Borghi B., Celata F. (2009). *Turismo critico. Immaginari geografici, performance e paradossi sulle rotte del turismo alternativo*. Milano: Unicopli.
- Buonomo M. (2018). La montagna e il topolino. Un aeroporto tra cielo e territorio. In: Aa.Vv., *Quando Napoli vola. Riflessioni e prospettive sull'Aeroporto Internazionale di Napoli*. Napoli: Guida Editori, pp. 83-85.
- Casari M. (2012). *Turismo e geografia. Elementi per un approccio sistemico sostenibile*. Milano: Hoepli.
- Cascetta E. (2006). *La sfida dei trasporti in Campania. Mobilità integrata e sviluppo sostenibile*. Napoli: Electa.
- Id. (2018). L'aeroporto di Capodichino all'interno del sistema integrato dei trasporti della Campania. In: Aa.Vv., *Quando Napoli vola. Riflessioni e prospettive sull'Aeroporto Internazionale di Napoli*. Napoli: Guida, pp. 87-109.
- Id., Pagliara F. (2008). Integrated railways-based policies: The Regional, Metro System (RMS) project of Naples and Campania. *Transport Policy*, 15(2): 81-93. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.11.001>.
- Censis (2017). *Il Sistema Aeroportuale Italiano. Cardine e protagonista dello scenario socio-economico del Paese*. Rapporto Assaeroporti.
- Citarella G. (2015). Valorizzazione turistica dei territori creativi protetti. *Geotema*, 49: 73-78.
- Durante F. (2018). Un aeroporto luogo. In: Aa.Vv., *Quando Napoli vola. Riflessioni e prospettive sull'Aeroporto Internazionale di Napoli*. Napoli: Guida, pp. 77-82.
- ENAC (2016). *Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi. Master Plan breve e medio termine* (SIA-QPRM-REL-01).
- ENAC-MIT (2010). *Atlante degli Aeroporti Italiani 2010*. Testo disponibile al sito https://www.enac.gov.it/ContentManagement/information/P464245000/CAP_01_Atlante_Aeroporti-NO_Iparte.pdf (consultato il 7 ottobre 2021).
- Freestone R., Baker D. (2011). Spatial planning models of airport-driven urban development. *Journal of Planning Literature*, 26(3): 263-279. DOI: 10.1177/0885412211401341
- Galvani A. (2004). *Ecoturismo*. Bologna: Martina.
- Gavinelli D., Zanolin G. (2009). *Geografia del turismo contemporaneo: pratiche, narrazione e luoghi*. Roma: Carocci.
- GESAC (2016). *Dati statistici*. Napoli.
- Id. (2017). *Dati statistici*. Napoli.
- Id. (2018). *Dati statistici*. Napoli.
- Id. (2019). *Aeroporto Internazionale di Napoli: Agenda per la crescita sostenibile 2020-2043*. Napoli.
- Id. (2020). *Dati statistici*. Napoli.
- Id. (2021). *Dati statistici*. Napoli.
- Kasarda J.D., Lindsay G. (2011). *Aerotropolis. The Way We'll Live Next*. New York: Ferrar Staus and Giroux.
- Koolhaas R. e Mau B. (1995). The generic city. In: Koolhaas R., Mau B., a cura di, *S, M, L, XL*. New York: Monacelli Press, pp. 1248-1264.
- La Gala A. (2018). Un po' di storia. In: Aa.Vv., *Quando Napoli vola. Riflessioni e prospettive sull'Aeroporto Internazionale di Napoli*. Napoli: Guida, pp. 9-31.
- Lee D.N.B. e Spenpenger D.J. (1992). An ecotourism assessment of Tortuguero, Costa Rica. *Annals of Tourism Research*, 19(2): 367-370. DOI: 10.1016/0160-7383(92)90092-4
- Lemmi E., a cura di (2015). *Turismo e Management dei Territori. I Geoitinerari, fra valori e progettazione turistica*. Bologna: Pàtron.
- Malatesta S., Camuffo M. (2009). La "Bolla Verde": ecoturismo e sostenibilità. In: Celata F., Borghi R., a cura di, *Turismo critico. Immaginari geografici, performance e paradossi sulle rotte del turismo alternativo*. Milano: Unicopli, pp. 45-68.
- Mangia G. (2006). *Un'analisi organizzativa del business system aeroportuale. Il caso dell'Aeroporto Internazionale di Napoli*. Milano: FrancoAngeli.
- Minambiente (2016). Testo disponibile al sito <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1618/2734?pagina=3> (consultato il 7 ottobre 2021).
- Minca C. (1996). *Spazi effimeri. Geografia e turismo tra moderno e postmoderno*. Padova: Cedam.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2015). *Piano nazionale degli aeroporti*. Roma.
- Murphy P. (1994). Tourism and sustainable development. In: Theobald W., a cura di, *Global Tourism: The Next Decade*. Oxford: Butterworth-Heinemann, pp. 274-294.
- Pollice F., Rinaldi C. (2015). Patrimonio archeologico, comunità locali e sviluppo territoriale nel bacino del Mediterraneo. In: Cusimano G., a cura di, *Il turismo nelle destinazioni*. Bologna: Pàtron, pp. 137-149.
- Prezioso A. (2018). Contributo dell'aeroporto di Napoli all'economia territoriale. In: Aa.Vv., *Quando Napoli vola. Riflessioni e prospettive sull'Aeroporto Internazionale di Napoli*. Napoli: Guida, pp. 117-125.
- Primi A., Gaballieri N., Moretti I. (2019). Smart tourism technologies per la fruizione dei territori: i portali per l'ospitalità turistica alternativa. *Geotema*, 59: 121-132.

- Van't Klooster I. (2016). Airports: between place and non-place. In: Aa.Vv., *Tailor-made Airport. Aeroporto Internazionale di Napoli*. Montefiascone: Graffietti Stampati, pp. 18-19.
- Viganoni L., a cura di (2007). *Il Mezzogiorno delle città. Tra Europa e Mediterraneo*. Milano: FrancoAngeli.
- Virilio P. (1997). The Overexposed City. In: Leach N., a cura di, *Rethinking Architecture: A Reader in Cultural Theory*. London: Routledge.
- Zamanov A., Yetiskul E. (2016). *Designing an Airport City: Case Examples. Designing Urban Design: Towards a Holistic Perspective*, International Symposium, 4-6 October 2016, METU, Ankara, pp. 1-8.

RIASSUNTO: L'intento di questo lavoro è quello di mostrare il modo in cui la pianificazione degli aeroporti campani nonché la moltiplicazione delle aree di origine e destinazione dei flussi che vi sono associati rappresenti una creazione continua di valore aggiunto e riprogettazione territoriale. Tali programmazioni strategiche propongono un ampio spettro di interventi volti anche alla tutela dell'ambiente nella cornice teorica della sostenibilità turistica (anche se le limitazioni e le procedure conseguenti alla pandemia da SARS-Covid-19 stanno generando notevoli contrazioni sia della domanda che dell'offerta). A questo proposito, il nuovo aeroporto Salerno Costa d'Amalfi situato tra i comuni di Bellizzi e Pontecagnano Faiano, a 21 km da Salerno, rappresenta, oggi, un rilevante attrattore per lo sviluppo di un turismo attento al territorio e orientato alla riqualificazione delle piccole realtà locali per le quali vi è bisogno, di far emergere specificità e, allo stesso tempo, di connetterle attraverso catene di valori. Partendo da un'analisi delle teorie che vedono nelle forme di turismo contemporaneo un ruolo fondamentale nell'esperienza soggettiva degli individui che si muovono alla scoperta dei territori che si fanno così voci narranti di rigenerazione di valori facendo emergere le specificità territoriali e rafforzano la consapevolezza interna del proprio potenziale, il contributo si concentrerà, poi, sul caso di questa infrastruttura aeroportuale e della sua sostenibilità nel contesto territoriale della Campania.

SUMMARY: *Salerno Costa d'Amalfi airport: a key driver in the promotion of local Campania tourism.* The intent of this paper is to demonstrate how the logistic planning of Campanian Airports, regardless of their base point areas or layover spots to which they are associated, represent a continuous creation of added value and territorial restructuring. Such strategic planning proposes an ample spectrum of interventions that is also aimed at environmental protection, which is theoretically centered on sustainable tourism (also if limitations and procedures following the Covid-19 pandemic are generating notable decreases in the supply and demand). Regarding this aim, the New Salerno Costa d'Amalfi Airport located between the towns of Bellizzi and Pontecagnano Faiano, at a distance of 21 km from Salerno, currently represents a relevant attraction for the development of tourism, which is aimed at protecting the local environment and redeveloping small local businesses, of which there is a need to have them recognized for their own uniqueness and to connect them through a value-added chain system. An analysis of the theories that see a fundamental role in the personal experience of those who come in search of the discovery of our homeland is the starting point. These personal experiences become narrative voices to increase the value for the unique aspects of our territory and strengthen our own inside awareness of their potential by way of forms of modern tourism. This contribution will then concentrate on the case of this airport's infrastructure and of its sustainability in Campania.

Parole chiave: ecoturismo, sostenibilità, aeroporti campani, turismo

Keywords: ecotourism, sustainability, Campanian airports, tourism

*Università degli Studi di Napoli l'Orientale; clardifa@gmail.com

**Università di Napoli Federico II; stefania.palmentieri@unina.it; maria.ronza@unina.it

INDICE

Presentazione di <i>Egidio Dansero</i>	pag. 3
Introduzione di <i>Fabio Amato, Vittorio Amato, Stefano de Falco, Daniela La Foresta, Lucia Simonetti</i>	» 5
<i>Lectio. “Di catena in catene” di Girolamo Cusimano</i>	» 11
<i>Sessione 1 – I paesaggi operazionali in Italia. Strategie spaziali e geografie mobili</i>	
SIMONETTA ARMONDI, MATTEO BOLOCAN GOLDSTEIN, CARLO SALONE, Sessione 1 – Introduzione. I paesaggi operazionali in Italia. Strategie spaziali e geografie mobili	» 17
BERTRANDO BONFANTINI, MARIO PARIS, ERICA VENTURA, Bulimia logistica e opzioni d’organizzazione territoriale. Note sulla costruzione di un paesaggio operazionale	» 19
ALBERTO BORTOLOTTI, Il nesso tra attori globali e locali nel governo territoriale del Nord Italia	» 25
MAURIZIO MERIGGI, KAN CHEN, XIAO CHU, City Region-Ningbo e il paesaggio operazionale dei villaggi Taobao. Stato dell’arte e alternative possibili di nuove forme di insediamento	» 31
ALBERTO VALZ GRIS, Il paesaggio operazionale del Salar de Olaroz (Argentina): diseguaglianze e conflitti spaziali delle catene globali del valore	» 43
<i>Sessione 2 – Le (possibili) catene del valore nei territori dell’abbandono</i>	
TERESA AMODIO, ANNA BONA VOGLIA, SILVIA SINISCALCHI, Sessione 2 – Introduzione. Le (possibili) catene del valore nei territori dell’abbandono	» 51
GIOVANNI BAIOCCHETTI, DINO GAVINELLI, Le politiche per rivitalizzare il tessuto socioeconomico, territoriale e culturale nell’Aquilano dopo il terremoto del 2009	» 55
NADIA MATARAZZO, Ecoturismo e catene “lente”: resilienza e valorizzazione del patrimonio liquido alla sorgente del fiume Sele	» 65
LUISA SPAGNOLI, LUCIA VARASANO, I paesaggi dell’abbandono tra rifunzionalizzazione e reinvenzione dei luoghi	» 71
ANDREA SALUSTRI, VALERIA COCCO, Turismo locale e aree interne: un binomio possibile?	» 79
EMILIA SARNO, Una pianificazione partecipata, sostenibile e integrata per i comuni montano-collinari dell’Appennino Meridionale	» 89
ANNA BONA VOGLIA, La resilienza dei borghi abbandonati: un esempio virtuoso nel Cilento	» 95
NICO BAZZOLI, L’abbandono delle giovani generazioni. Propensioni migratorie di fronte alle nuove geografie della contrazione	» 101
GIOVANNI MODAFFARI, L’Area Greca e la Città metropolitana di Reggio Calabria: aspetti dell’accordo di programma quadro, interazioni, prospettive	» 109
ANTONETTA IVONA, DONATELLA PRIVITERA, Le aree rurali dopo la pandemia. Una riflessione sul ruolo del turismo e la gestione delle nuove sfide	» 115
GIOVANNI SISTU, GIACOMO SPANU, La fluttuazione effimera del margine tra fragilità e nuove economie. Il caso delle filiere bioenergetiche in Sardegna	» 123
LUDOVICA LELLA, La marginalità della montagna italiana	» 129
GUIDO LUCARNO, Recupero della toponomastica walser in territori alpini periferici. Il valore identitario ed economico di un bene culturale	» 141
ELISA PIVA, Progetti di sviluppo turistico per il superamento della marginalità delle aree montane. Linee guida e casi di <i>best practice</i>	» 147

Sessione 3 – Catene logistiche, supply chain ed assetti territoriali: quali strategie? Il contributo della geografia

GIUSEPPE BORRUSO, MARCO MAZZARINO, MARCELLO TADINI, Sessione 3 – Introduzione. Catene logistiche, <i>supply chain</i> ed assetti territoriali: quali strategie? Il contributo della geografia	pag. 155
ANDREA GALLO, La <i>carbon footprint</i> logistica: definizione di uno strumento per la rendicontazione delle emissioni	» 157
PAOLA SAVI, <i>Reshoring</i> e <i>Global Value Chain</i> dopo il Covid-19	» 165
GIANPIERO PETRAROLI, L'evoluzione del trasporto marittimo nel Canale di Suez: quale centralità per il Mediterraneo?	» 171
GIAN PIETRO ZACCOMER, Commercio elettronico e qualità dei servizi dei corrieri durante la crisi pandemica: un caso di studio regionale	» 179
MARCELLO TADINI, Le recenti evoluzioni del cargo aereo: effetti sullo scenario italiano	» 189
GIUSEPPE BORRUSO, GINEVRA BALLETO, TIZIANA CAMPISI, Non solo <i>waterfront</i> . Le relazioni città-porto tra periferia e retroporto	» 197

Sessione 4 – Catene linguistiche e comunicazione in era Covid-19

AMELIA BANDINI, CRISTINA PENNAROLA, Sessione 4 – Introduzione. Catene linguistiche e comunicazione in era Covid-19	» 207
SABRINA AULITTO, Il lessico del Covid-19 nella stampa francese	» 213
SIMONA DE ROSA, The impact of disinformation during the Covid-19 pandemic: the role of language used for spreading fake news	» 219
DANIELE BITETTI, A titolo informativo: le prime pagine dei quotidiani ai tempi del Covid	» 223
GIANCARMINE BONGO, Dopo la pandemia: la costituzione linguistica del “nuovo inizio” nell’esempio del tedesco	» 231
ALESSANDRA ZUROLO, Metafore virali tra stampa e manualistica tedesca	» 237
AMELIA BANDINI, Marzo-aprile 2020: Incatenati (d)al Covid-19. L’insorgere della pandemia nella stampa tedesca	» 243
LAURA MARIATERESA DURANTE, Panoramica sulle parole del Covid-19 nell’ambito del Castigliano Peninsulare	» 249
GABRIELLA TESORO, MARGHERITA DI SALVO, Il ruolo della sociolinguistica per lo studio delle abitudini sociali in epoca Covid-19	» 255

Sessione 5 – Disumanizzazione

ELENA CUOMO, Sessione 5 – Introduzione. Disumanizzazione	» 265
RICCARDO CRISTIANO, La guerra siriana, palestra di disumanizzazione	» 269
OLIVIA GUARALDO, “Maneggiare l’inaspettato”: filosofia e politica in tempi di pandemia	» 275
GIOVANNI CHIOLA, Il sistema carcerario e le “sue catene”	» 281
ELENA CUOMO, Democrazia, umano e subumano. Il corpo delle donne trafficate	» 287

Sessione 6 – Le concatenazioni territoriali dello sviluppo locale: progetti, politiche, esperienze

GIROLAMO CUSIMANO, GIOVANNI MESSINA, Sessione 6 – Introduzione. Le concatenazioni territoriali dello sviluppo locale: progetti, politiche, esperienze	» 295
ANTONELLA ROMANELLI, Promuovere l’innovazione negli ecosistemi territoriali	» 297
GIUSEPPE TERRANOVA, Pandemia e guerra russo-ucraina: verso una nuova transizione spaziale?	» 303
LEONARDO MERCATANTI, ANNA MARIA PIOLETTI, MARINA SECHI NUVOLE, Gli interventi per lo sviluppo locale all’interno delle regioni ad autonomia speciale	» 309

SONIA MALVICA, ENRICO NICOSIA, CARMELO MARIA PORTO, Dagli stereotipi ai percorsi di sviluppo bottom-up. Un'indagine di terreno sul comprensorio del GAL Terre dell'Etna e dell'Alcantara	pag. 315
STEFANIA CERUTTI, PAOLA MENZARDI, Progetti di sviluppo locale sostenibile nelle aree alpine. Geografie partecipative ed esperienze innovative in Piemonte	» 323
<i>Sessione 7 – Con-catenati e dis-eguali</i>	
SETTIMIO STALLONE, PIETRO MAFFETTONE, Sessione 7 – Introduzione. Con-catenati e dis-eguali	» 331
FEDERICA FRAZZETTA, PAOLA IMPERATORE, Estrattivismo, colonialismo e <i>land-scape grabbing</i> nella produzione energetica: uno sguardo dalla Sicilia	» 333
ORAZIO MARIA GNERRE, La nuova globalizzazione dell'immobilità	» 339
SETTIMIO STALLONE, La presidenza Nixon e le origini delle <i>Global Value Chains</i> . Una proposta interpretativa	» 347
<i>Sessione 8 – Periferie in catene: esclusione socio-territoriale, migrazioni, marginalità e incontri</i>	
SIMONE BOZZATO, CLAUDIO GAMBINO, PIERLUIGI MAGISTRI, ALESSANDRO RICCI, SANDRO RINAURO, GIOVANNA ZAVETTIERI, Sessione 8 – Introduzione. Periferie in catene: esclusione socio-territoriale, migrazioni, marginalità e incontri	» 355
GIOVANNI AGOSTONI, Marginalità e separazione nazional-religiosa in una municipalità rurale della Bosnia ed Erzegovina: il caso di Kupres	» 359
SARA GIOVANSANA, PAOLO MOLINARI, <i>Creative brownfields</i> e rigenerazione artistica e culturale a Lipsia: un passato reinterpretato?	» 373
MAURA MARRAS, SERGIO POLLUTRI, SILVIA SERACINI, BARBARA VALLESI, Raccontare la “geografia del rischio”: imprenditori, lavoratori, donne e stranieri alla prova del coronavirus	» 379
GIADA PETERLE, Ritratti ai margini: pratiche creative per racconti periferici	» 389
MARIA VITTORIA LUCARNO, Gabbie immigratorie e progetti di inclusione socio-territoriale. Un laboratorio di nuove pratiche a Baranzate (Milano)	» 395
MARCO MAGGIOLI, MONICA MORAZZONI, VALERIA PECORELLI, L'università al centro della periferia. Il caso IULM nel quartiere Barona di Milano	» 401
MARIA GRAZIA CINTI, GIORGIA DI ROSA, Abitare la città pubblica, VI Municipio a Roma: Tor Bella Monaca	» 409
<i>Sessione 9 – “Catene ecologiche” e vulnerabilità: dalle politiche alle pratiche</i>	
MARCO GRASSO, ELEONORA GUADAGNO, FEDERICO MARTELLOZZO, GIULIA BENATI, Sessione 9 – Introduzione. “Catene ecologiche” e vulnerabilità: dalle politiche alle pratiche	» 419
VINCENZO MINI, Sviluppo sostenibile <i>vs</i> capitale naturale	» 423
DOMENICO DE VINCENZO, Autonomia energetica, reti e catene dell'energia	» 427
CECILIA PASINI, MATTEO PUTTILLI, La transizione ecologica tra politiche nazionali e percezioni locali: il caso studio della Lomellina	» 433
ALESSANDRA COLOCCI, CRISTINA CASAREALE, FAUSTO MARINCIONI, Rischio e vulnerabilità: analisi dell'interazione fra comunità locali e forzanti climatiche	» 439
STEFANIA BENETTI, MARIA RITA SEBASTIANI, Verde urbano e sviluppo sostenibile in Italia	» 445
GIULIA BENATI, FEDERICO MARTELLOZZO, I social media come strumento per stimare il valore dei servizi ecosistemici culturali delle aree verdi urbane: un'analisi preliminare in chiave geografica	» 455
MONICA MAGLIO, Relazioni socio-ecologiche nella “Urban Doughnut Economy”	» 459
STEFANIA ALBERTAZZI, VALERIO BINI, Socio-ecologia della silvicoltura sostenibile nella foresta Mau (Kenya)	» 467
LUCIA FERRONE, FEDERICO MARTELLOZZO, FILIPPO RANDELLI, ARIANNA BILLOCCI, Sicurezza alimentare nei conflitti: il caso dello Yemen	» 475
MICHELE BANDIERA, Coevolvere con gli olivi: divenire geosociali nelle piantagioni di olivi in Andalusia	» 483

GIANNI PETINO, JEFFREY S. WILSON, SALVO TORRE, La fascia trasformata siciliana: il territorio tra crisi socioecologica e vulnerabilità pag. 489

Sessione 10 – Oltre (le catene del)l'umano: la geografia sociale ai tempi della pandemia

- CESARE DI FELICIANTONIO, SILVIA ARU, Sessione 10 – Introduzione. Oltre (le catene del)l'umano: la geografia sociale ai tempi della pandemia » 497
- NOEMI MARCHETTI, ELEONORA GIOIA, Le geografie sociali nella seconda ondata del Covid-19 nella Regione Marche » 501
- RAFFAELLA COLETTI, ANDREA SIMONE, Confini e ponti: Covid-19 e associazionismo a Roma Est » 509
- VERONICA ALLEGRETTI, ANASTASIYA SERHYEYVA, ALESSIA TOLDO, EGIDIO DANSERO, Strategie di contrasto, resistenza e resilienza di fronte alla povertà alimentare nei contesti urbani durante la pandemia: esperienze e riflessioni a partire dal caso torinese » 515
- ANDREA PERRONE, Geografie dell'Antropocene: cambiamenti climatici, attori-non umani, disuguaglianze socio-economiche, normazione dello spazio » 523

Sessione 11 – Le catene distopiche e utopiche della futura forma urbis

- LUISA CARBONE, TONY URBANI, Sessione 11 – Introduzione. Le catene distopiche e utopiche della futura forma urbis. Narrazioni, giochi spaziali e mutamenti urbani » 531
- GABRIELE MANELLA, Per una città “a misura di suolo”: ambizioni, delusioni e “lezioni” dagli Stati Uniti » 533
- VENERE STEFANIA SANNA, ANIKO BERNAT, VERA LUCIA DIOGO, AGNIESZKA LUKASIEWICZ, JOAO FELIPE TEIXEIRA, EGLÈ VAICIUKYNAITĖ, Post-pandemic city and light sharing mobility: a comparative analysis of Budapest, Lisbon, Rome, Warsaw and Vilnius » 539
- ELISABETTA GENOVESE, L'utopia della città circolare: potenzialità e criticità di un nuovo modello urbano » 547
- CAMILLA GIANTOMASSO, Futuri passati: contestazioni dei monumenti in tempi infra-pandemici » 553
- MARTINA LOI, Forme umane e post-umane ai limiti dell'urbano: un'auto-etnografia delle periferie intorno alla SS 554 » 559
- LUCA LUCCHETTI, Storia “perduta” dei cambiamenti urbanistici di una città post-terremoto. Toscana dal 1971 ad oggi » 565
- MIRIAM NOTO, “Escape urbs”, una nuova modalità di gioco per raccontare il fenomeno urbano » 571
- ANNACHIARA AUTIERO, Il ruolo del cibo nella costruzione dei paesaggi urbani: un'analisi di tre casi napoletani » 575
- FEDERICO CUOMO, L'impatto dei processi di digitalizzazione sulle dinamiche urbane. una proposta di indagine » 585

Sessione 12 – I turismi lungo le catene di creazione dei valori: motivazioni, espressioni e voci dai territori

- STEFANIA CERUTTI, GIACOMO ZANOLIN, Sessione 12 – Introduzione. I turismi lungo le catene di creazione dei valori: motivazioni, espressioni e voci dai territori » 595
- MARIATERESA GATTULLO, Il patrimonio immateriale: quali strategie per la rigenerazione di valori e per la rilettura dei territori turistici? » 597
- BENEDETTA CASTIGLIONI, Un progetto di (ri)generazione a Vallesina di Valle di Cadore: le concatenazioni dei valori patrimoniali e delle prospettive di fruizione turistica » 605
- MARGHERITA CISANI, RENATO FERLINGHETTI, Da cinture verdi a catene di cultura. Percorsi dei/tra parchi verso Bergamo-Brescia capitale italiana della cultura 2023 » 613
- PAOLO GERBALDO, Alla ricerca di un'identità turistica. I Comuni dell'associazione “Octavia – Terre di mezzo” » 619
- CLARA DI FAZIO, STEFANIA PALMENTIERI, MARIA RONZA, Aeroporto Salerno Costa d'Amalfi: un key-driver nella promozione delle realtà locali campane » 625
- EMANUELA BULLADO, Private accommodation e nuovi scenari sulla catena del valore turistica » 635

Sessione 13 – Supply chain e diritto internazionale. Tra tutela dei diritti umani e tutela dell'ambiente

IDA CARACCILO, Sessione 13 – Introduzione. <i>Supply chain</i> e diritto internazionale. Tra tutela dei diritti umani e tutela dell'ambiente	pag. 643
FRANCESCO GAUDIOSI, <i>Supply chain</i> e sfruttamento sostenibile delle foreste tropicali: l'International Tropical Timber Organization nel contrasto alla deforestazione	» 645
RITA MAZZA, <i>Supply chain</i> : diritti umani e regole sulla trasparenza	» 651
ORNELLA ORDITURO, Africa, vecchio e soprattutto nuovo <i>Eldorado</i> . La Repubblica Democratica del Congo e la necessità di tutelare i diritti umani nello sfruttamento delle risorse minerarie della regione	» 657
ANNACHIARA ROTONDO, Le violazioni dei diritti dei lavoratori marittimi impiegati nelle <i>supply chain</i> durante la pandemia da Covid-19	» 665

Sessione 14 – Appartenenza territoriale e società multiculturali: il rapporto con i luoghi attraverso le generazioni

MONICA MEINI, RAFFAELLA AFFERNI, CARLA FERRARIO, MICHELA LAZZERONI, MARCO PETRELLA, Sessione 14 – Introduzione. Appartenenza territoriale e società multiculturali: il rapporto con i luoghi attraverso le generazioni	» 673
MONICA MEINI, Dalle catene migratorie alle reti translocali: la questione dell'appartenenza territoriale	» 677
MICHELA LAZZERONI, Le nuove generazioni di immigrati tra appartenenza territoriale e interazioni transnazionali: il caso della Toscana	» 687
CARLA FERRARIO, Multiculturalità e integrazione nel sistema scolastico novarese	» 695
SIMONA SPERINDÈ, STEFANO SCRIMA, I nuovi italiani. Un'esperienza di coordinamento di associazioni di giovani con background migratorio	» 701
MARCO PETRELLA, Maglie ricomposte tra transitorietà e radicamenti. Profili, pluri-appartenenze, ibridazioni culturali e progetti di vita degli stranieri in Molise	» 707

Sessione 15 – Le catene globali del valore tra specializzazioni produttive, rischi logistici, costi ambientali

VITTORIO AMATO, DANIELA LA FORESTA, LUCIA SIMONETTI, ALBERTO CORBINO, STEFANO DE FALCO, Sessione 15 – Introduzione. Le catene globali del valore tra specializzazioni produttive, rischi logistici, costi ambientali	» 715
STEFANO DE FALCO, FRANCESCA MOTTI, <i>Reshoring</i> , sovra-narrazione o dinamica reale nel post-Covid?	» 717
GIORGIA BRESSAN, Le imprese globali ai tempi del Covid-19. Shock e forme di riorganizzazione spaziale della produzione	» 723
ALESSANDRO PANARO, Pandemia, criticità della <i>supply chain</i> , nuovi paradigmi della competitività portuale: lo shipping e le opportunità per l'Italia nell'era post-Covid	» 729
PAOLO PANE, FEDERICO DE ANDREIS, Resilienza e sostenibilità del trasporto marittimo. Prospettive e strategie nello scenario post-pandemico	» 737
LUCIA SIMONETTI, GIULIA FIORENTINO, Autonomia strategica UE, GVC e politiche ambientali: una convivenza possibile?	» 743
ANDREA CERASUOLO, La sfida delle catene di approvvigionamento europee delle materie prime critiche	» 751
ALBERTO CORBINO, La catena dello <i>shared value</i> nella finanza etica europea	» 755
VIVIANA D'APONTE, "Good jobs", "good life" per la "EU new generation". Brevi considerazioni sui prevedibili impatti territoriali	» 763
MIRA MALCZYŃSKA-BIAŁEY, Modern European Union consumer policy <i>versus</i> digital and ecological transformation	» 771

Sessione 16 – Criminalità: catene di dominio e catene di cittadinanza

FABIO AMATO, GIUSEPPE MUTI, ATTILIO SCAGLIONE, ANNA MARIA ZACCARIA, Sessione 16 – Introduzione. Criminalità: catene di dominio e catene di cittadinanza	» 779
---	-------

LINA MARIA CALANDRA, Montagne incatenate: reti criminali ad alta quota per i contributi europei all'agricoltura	pag. 785
MARIA CHIARA CALÒ, La mafia esportabile e il ruolo di attori e contesto: il caso del Metapontino	» 791
VALENTINA PUNZO, Il traffico di migranti nell'area del mediterraneo: aspetti organizzativi e dinamiche evolutive. Risultati di un'analisi empirica	» 799
TIZIANA DI IORIO, MARIA PARENTE, Le vittime di tratta: confronti tra criminalità, mafia nigeriana e mafia dell'Est Europa	» 805
ALESSANDRA CORNICE, Emancipazione dallo sfruttamento lavorativo dei migranti e strategie di contrasto al caporalato: una catena di <i>policy</i>	» 811
MARCO ANTONELLI, <i>Sliding ports</i> . Il traffico di stupefacenti nel sistema portuale italiano	» 817
GIANFRANCO BATTISTI, Le "mafie istituzionali" come oggetto di indagine geoeconomica	» 823

Sessione 17 – Catene che si spezzano: per una geografia dell'emancipazione

DARIO CHILLEMI, ANDREA GIANSAANTI, FRANCESCA LOMBARDI, DANIELE PARAGANO, GIULIA VINCENTI, Sessione 17 – Introduzione. Catene che si spezzano: per una geografia dell'emancipazione	» 831
MARCO NOCENTE, "Non è più il carcere di una volta", testimonianze dal carcere immateriale	» 833
GIULIA VINCENTI, Il fuori nel dentro: le specificità dello spazio carcerario e il diritto allo studio	» 839
DANIELE PARAGANO, CARLO PERELLI, Movimenti in catene: limitazioni delle libertà e nuove spazialità dei movimenti sociali	» 843
FRANCESCA LOMBARDI, La gestione militarizzata dell'emergenza rifiuti: il caso della Campania	» 849
ANDREA GIANSAANTI, Lo sport come veicolo di emancipazione: forme, modalità e rischi di nuove restrizioni	» 853

Sessione 18 – Arte e spazio pubblico: anelli della stessa catena. Le recenti trasformazioni di forme, espressioni e pratiche artistiche

ISABELLE DUMONT, FLAVIO MARZADRO, GIULIA ODDI, Sessione 18 – Introduzione. Arte e spazio pubblico: anelli della stessa catena. Le recenti trasformazioni di forme, espressioni e pratiche artistiche	» 861
ANTONINA PLUTINO, PAOLA ZOCCOLI, Gli spazi caratterizzanti della moda: da manifestazione estetica a connotazione valoriale	» 863
GERMANA CITARELLA, La periferia di Napoli e i suoi murales: da spazio pubblico marginale a luogo ritrovato	» 871
STEFANIA CROBE, CHIARA GIUBILARO, <i>Street art</i> e rigenerazione urbana? Spazio pubblico e immagini di città oltre le retoriche	» 877
MATTIA TEBOURSKI, Danze e musica a piazza Vittorio Emanuele II tra inclusione ed esclusione	» 883
ANTONIA DE MICHELE, Pratiche artistiche per immaginare modalità altre di abitare la città: la costruzione di spazi di possibilità in un quartiere romano	» 891
DANIELE PASQUALETTI, Situazionismo e confederalismo democratico contro la città globalizzata	» 897
BRUNO DI STEFANO, La decostruzione dell'orientalismo tramite l'arte: lo spazio pubblico come luogo d'incontro	» 903
TALIBOY, "Usa le maschere della moltitudine sapatransbonda": un'opera di attivismo come forma di protezione al Covid-19 e di insubordinazione ai social network	» 909
GIORGIA IOVINO, Dispositivi narranti dell'antropocene. L'arte di strada in difesa dell'ambiente	» 917

Sessione 19 – Da un'idea di Paese a una proposta di riordino territoriale dell'Italia

FRANCESCO DINI, SERGIO ZILLI, Da un'idea di Paese a una proposta di riordino territoriale dell'Italia. Alcune riflessioni preliminari	» 929
LORENZO BROCADA, LORENZO MONDINO, ENRICO PRIARONE, La Città Metropolitana di Genova: analisi di aspetti geografici e criticità per un riordino territoriale	» 937