

Terre
Acque
Isole

Rileggendo le geografie di Federica Letizia Cavallo

a cura di
Luca Bonardi
Annalisa D'Ascenzo
Francesco Vallerani
Francesco Visentin

CAFO
SCAR
INAL

Terre acque isole. Rileggendo le geografie di Federica Letizia Cavallo.
a cura di Luca Bonardi, Annalisa D'Ascenzo, Francesco Vallerani, Francesco Visentin

© 2026 Libreria Editrice Cafoscarina
ISBN 9788875435608
Tutti i diritti riservati

Libreria Editrice Cafoscarina srl
Dorsoduro 3259
30123 Venezia
www.cafoscarina.it

Prima edizione giugno 2026

Aree anfibie, territorio costiero e marittimità. Un difficile quanto necessario dialogo

Stefano Soriani¹

1. Introduzione.

Un ricordo di Federica Letizia Cavallo a partire
da uno scambio di idee su laguna e mare nel contesto
veneziano, tra "riscoperta" del mondo anfibio e marittimità

Molti anni fa ebbi modo di parlare con Federica, nello studio che condividevamo nel Dipartimento di Economia a San Giobbe, di come fosse incomprensibile che a Venezia, città caratterizzata da un articolato e fertile ecosistema di ricerca maturato in decenni di dibattito sulla sua salvaguardia e sul tema del contrasto all'acqua alta, si riflettesse così poco sul tema della marittimità, qui intesa come modo di declinare culturalmente, economicamente e politicamente il rapporto che le società umane stabiliscono col mare: di quale sia il suo significato oggi, in un periodo nel quale le prospettive di sviluppo della *blue economy* sono oggetto di un'attenzione sempre maggiore da parte del mondo delle imprese e della politica, alle diverse scale; e di come, quindi, fosse auspicabile che il tema entrasse a pieno titolo nel dibattito scientifico/accademico e più in generale culturale della città. Ciò per evitare che di mare si continui a parlare solo in quanto minaccia dalla quale difendersi o come motivo di crescita economica grazie all'esistenza del porto, spesso narrato nell'articolata e complessa arena sociale, economica e politica veneziana (e quindi mediatica) come una delle poche forze in grado di contrapporsi all'*overtourism* (nonostante per molti anni la navigazione turistico-crocieristica ne abbia rappresen-

¹ Università Ca' Foscari Venezia – soriani@unive.it.

tato un elemento chiave). In questa prospettiva, notavo come Venezia avesse le carte in regola per potersi candidare come sede di un grande e coordinato sforzo tra istituzioni culturali e università per creare un ecosistema di ricerca e di formazione avanzata nel campo degli studi sul mare, con un orizzonte internazionale².

Di fronte alle mie argomentazioni Federica replicò sottolineando come Venezia e la sua laguna rappresentassero il contesto più appropriato per parlare di "lagunarità" (Cavallo, 2016a) e della sua rilevanza rispetto al tema del rapporto tra terra e acqua nei processi di trasformazione delle aree di costa bassa, nelle sue tante possibili declinazioni, storiche, socioeconomiche e culturali, rispetto alle quali Venezia costituisce un laboratorio di fondamentale valore.

La replica non intendeva certo sminuire il valore della questione che ponevo, quanto piuttosto sottolineare l'importanza di riportare al centro della riflessione gli spazi ibridi per eccellenza, quelli anfibi, e quindi il processo di attribuzione di significati relativamente alla loro natura e al loro ruolo nella costruzione e rappresentazione dei territori costieri; nonché ribadire come la recente riscoperta sociale e culturale del loro valore giochi un ruolo essenziale nella decostruzione del discorso *mainstream* sulla modernizzazione delle coste.

Il ricordo personale da cui parto mi consente di richiamare alcuni aspetti che confermano la sempre maggiore importanza che gli spazi anfibi (e la loro gestione) assumono nel dibattito sulle relazioni tra dinamiche socio-ecologiche costiere e marine, soprattutto alla luce della crisi climatica. La questione è rilevante innanzitutto dal punto di vista culturale, in quanto investe la sfera delle teorie, dei concetti, degli approcci metodologici, che risentono del labirinto definitorio/semantico che caratterizza il confronto tra discipline diverse nel momento stesso in cui si affronta il tema dei rapporti tra terra, ambienti

² Non che non vi fossero – e non vi siano – studiosi ed enti di ricerca che a diverso titolo si occupano autorevolmente di mare (tra questi, le università veneziane, il CNR-ISMAR, il CoRiLa, l'ufficio veneziano dell'UNESCO, l'Istituto Veneto di Lettere, Scienze ed Arti, ecc.), ma mancava (e ancora manca, pur con qualche punto di novità di cui riferirò alla fine) uno sforzo di coordinamento che metta a sistema le tante competenze presenti, anche con finalità educative e di formazione universitaria avanzata.

anfibie, aree costiere e mare; ma investe anche quello della governance, che trova proprio negli ambienti anfibie delle aree costiere un terreno di sintesi, particolarmente complesso, tra valori, attitudini, usi e strategie territoriali spesso conflittuali.

II. La riscoperta del ruolo degli spazi ibridi e la critica alla modernizzazione novecentesca delle coste basse

In molti dei suoi lavori Federica si è concentrata sull'evoluzione dei territori e dei paesaggi anfibie e in particolare sui nessi tra ambiente, infrastrutture (intese come apparati socio-tecnici e culturali) e le poste sociali ed economiche in gioco nei processi di gestione e regimazione delle acque, nel quadro del processo di modernizzazione dei sistemi agrari e dei territori di costa bassa italiani³.

Attraverso l'approfondimento delle relazioni tra pratiche e rappresentazioni geografiche (testi letterari e materiale iconografico, testimonianze, mappe, ecc.) che hanno sostenuto i tanti progetti e interventi di bonifica che hanno plasmato l'evoluzione di ampi tratti di costa del nostro Paese, la geografa cafoscarina ha messo al centro della sua riflessione i nessi tra il processo di modernizzazione del territorio, nelle sue diverse dimensioni socioeconomiche e politiche, e la visione moderna di intendere e rappresentare il rapporto tra terra e acqua nelle aree anfibie, basata sui principi di separazione, linearità, produttività e valorizzazione economica. Inoltre, la sua adesione alle teorie che leggono in chiave storica e umanistica le trasformazioni dei sistemi di gestione e regimazione delle acque, accompagnata dalla continua cura per i dettagli della vita quotidiana di comunità che sperimentavano la forza della modernizzazione capitalistica dell'agricoltura, ne hanno fatto un'importante interprete

³ La bibliografia di Federica Letizia Cavallo sull'importanza delle aree anfibie - in modo particolare per quanto riguarda la relazione tra bonifica e regimazione delle acque, modernizzazione e modernità - è molto ampia: mi limito qui a ricordare Cavallo (2011, 2013, 2014, 2015, 2016b, 2022); (2024) sul rapporto tra bonifiche e "totalitarismo territoriale"; Cavallo, Visentin, Vallerani (2021) e Cavallo, Vallerani, Visentin (2023) sul rapporto tra "mondo anfibio" e insularità.

delle trasformazioni sociali che hanno accompagnato l'evoluzione dei quadri territoriali costieri nel nostro Paese, in una prospettiva geostorica.

Per lo scopo del presente contributo, è importante ricordare come il lavoro di Federica testimoni l'importanza che la riflessione sugli spazi anfibi ha assunto nel dibattito nazionale e internazionale sulla crisi del modello, ad un tempo sociale, economico-politico e culturale, che ha guidato la modernizzazione delle aree di costa bassa – e quindi la gestione dell'acqua e delle sue relazioni con l'evoluzione delle trame territoriali – a partire dalla seconda metà dell'Ottocento e in forme ancora più macroscopiche nel Novecento (Vallerani, Visentin, 2018; Visentin, 2024).

In questa prospettiva, la crisi delle aree costiere⁴, da tempo ampiamente registrata in molte indagini e studi, costituisce l'esito di un modello di sviluppo territoriale che le ha rese un territorio estremamente rigido, e quindi molto vulnerabile, per effetto della loro radicale, e poco e male pianificata, trasformazione da "ambiente di transizione" – spazio ibrido per eccellenza, caratterizzato da "equilibri instabili", poco ordinabili e mutevoli nei diversi cicli giornalieri e stagionali: né terra né acqua dal punto di vista della territorialità moderna – ad una "linea di costa" sempre più importante dal punto di vista dei valori economici che essa garantisce.

Nel dispiegarsi del processo di "corsa al mare" della struttura insediativa del Paese (agricoltura, urbanizzazione, infrastrutture di trasporto, aree portuali e industriali, turismo), un ruolo fondamentale, vera e propria condizione abilitante, lo ha assunto la rigida artificializzazione – attraverso la netta distinzione tra terra e acqua e tra acqua dolce e acqua salata, realizzata grazie al consolidamento del sistema di regimazione delle acque e alle operazioni di difesa dei terreni sottratti al mutevole gioco delle maree – degli spazi anfibi,

⁴ Crisi che assume diverse facce (*sea level rise*; erosione e "crisi dei sedimenti"; inondazioni e fenomeni alluvionali estremi; perdita di biodiversità; consumo di suolo; intrusione del cuneo salino) e che la crisi climatica, in quanto "moltiplicatore di stress", inevitabilmente amplificherà (Barbano, 2021; Celata, Soriani, 2025).

considerati nel processo di modernizzazione economica e insediativa del Paese come spazi repulsivi, malsani e improduttivi (Soriani, Vallerani, Zanetto, 1996).

In questo contesto, il dibattito, più che decennale, che restituisce centralità al tema degli spazi anfibi e della loro gestione assume molteplici valenze: portare una critica alla semplificazione culturale che ha guidato la modernizzazione dei territori costieri nel nostro Paese e che ha progressivamente marginalizzato economie e culture locali che sull'ibridità avevano costruito la loro ragion d'essere; ribadire il valore culturale ed estetico di paesaggi che sono stati obliterati dalle dinamiche di crescita postbellica, plasmate dai principi di linearità, efficienza, produttività e oggi spesso rivalutati da nuove forme di turismo, alternative a quello di massa; indicare una possibile strada – il recupero, almeno parziale, della natura anfibia dei territori costieri laddove sono rimasti gradi di libertà per l'azione di gestione – per sostenere la resilienza agli impatti del cambiamento climatico, chiamando in causa al tempo stesso la necessità di forme più articolate e partecipate di gestione del territorio, non riducibili alla logica tecnocratica e conservativa implicita nella gran parte delle politiche di difesa costiera (Celata, Soriani, 2025). Non si tratta, quindi, di un semplice o nostalgico recupero di “valori tradizionali”, quanto della proposta di una geografia critica in grado di rileggere le molte contraddizioni e la stessa insostenibilità dei paradigmi che hanno plasmato i processi territoriali negli spazi ibridi delle coste basse, riaffermandone la centralità, sia dal punto di vista culturale sia da quello della governance.

III. L'altra polarità.

La marittimità, oggi: *geopolitics is going to sea...*

È noto come la *blue economy* costituisca oggi un settore dell'economia e della finanza particolarmente dinamico (Mele, 2022). Al riguardo, va ricordato come il suo sviluppo sia sempre stato intrecciato alla geopolitica: la sicurezza e la difesa delle *slocs* (*sea lines of communication*), veri architravi della globalizzazione delle economie nel secondo dopoguerra, la definizione e difesa dei confini marittimi per garantire lo

sfruttamento nazionale delle risorse marine del fondo e del sottofondo (manifestazione di quello che Vallega (1993) definiva “nazionalismo oceanico galoppante”), nonché la gestione degli stock ittici hanno rappresentato dappertutto fattori di tensione internazionale.

Negli anni più recenti, tuttavia, l’abbraccio tra la sfera economica e quella geopolitica è diventato ancora più forte, quasi “totalitario”: l’aspra competizione economica tra stati per accaparrarsi le risorse del mare, il riemergere di logiche di potenza nelle loro relazioni, la generale crisi che investe le logiche e le organizzazioni del multilateralismo e, restando al contesto europeo e medio orientale, lo scoppio di drammatici conflitti stanno rapidamente riportando la riflessione geopolitica al centro del dibattito sulla marittimità (Marconi, Sellari, 2021), con il rischio di monopolizzarlo – *Geopolitics is going to sea* si intitolava un report licenziato nel 2024 dal Danish Institute for International Studies⁵, per riferirsi al processo che vede nel mare un terreno di contesa geopolitica sempre più importante⁶.

Merita qui richiamare alcuni aspetti, particolarmente significativi ai fini del presente contributo, che caratterizzano il modo nel quale la marittimità è oggi interpretata nella prospettiva geopolitica. In questa, le logiche di riferimento restano – anche nelle letture più attente ai temi della regionalizzazione delle politiche e delle strategie – quelle sulle quali si fonda il modello di territorialità dello stato-nazione moderno: rivendicare e pretendere sovranità; “fissare” nello spazio e nel tempo un dato ordine territoriale, stabilendo, delimitando e controllando i confini; condizionare l’agenda delle priorità, imponendone significato e rilevanza, fino a “naturalizzarle” dentro ad un quadro securitario. Non senza un’ambiguità di fondo: la marittimità stato-

⁵ Si veda: www.diis.dk/en/research/maritime-security-how-geopolitics-hardens-threat-patterns-sea-and-challenges-known (ultimo accesso 12 febbraio 2026).

⁶ Pochi esempi, tra i tanti possibili, giustificano il punto: il sabotaggio del Nord Stream 2 nel Mar Baltico nel settembre 2022, nel contesto del conflitto tra Russia e Ucraina; le nuove tensioni che investono i *choke points* di Bab-el-Mandeb, Suez e Hormuz; il sempre più aspro confronto tra NATO e Federazione Russa nel Mare di Barents, nel quadro della nuova “partita artica”; l’evidente processo di progressiva securizzazione – nelle pratiche e nei discorsi – delle infrastrutture sottomarine, civili e militari.

centrica, che considera il mare come lo spazio della proiezione economica e geopolitica dello stato-nazione, in un'ottica di sfruttamento delle sue risorse e di sicurezza nazionale, mal si adatta alla sua natura costitutiva, in quanto ambiente – sia come superficie sia come volume – della “liquidità” per eccellenza. Il mare «never stops moving», come ricorda Philip E. Steinberg alla fine del suo lavoro seminale (2001, p. 210), cambia continuamente sostanza e forma, è al tempo stesso contenuto e contenitore, ed è quindi irriducibile ai paradigmi della territorialità moderna, basata sulla possibilità di esatta definizione del proprio oggetto, sulla capacità della rappresentazione cartografica di restituirne con precisione la complessità, sulla possibilità di dare evidenza fisica ai confini attraverso manufatti, sulla possibilità di esercitare la piena sovranità⁷ (Squarcina, 2025).

In questa prospettiva, il tentativo di piegare il mare alle categorie della territorialità moderna – di per sé già in crisi negli spazi continentali – assume ancor più la natura di una irrealizzabile pretesa epistemica, prima ancora che fattuale. Ne discende quindi come il mare non sia più solo la cartina al tornasole del modo in cui costruiamo e rappresentiamo il territorio continentale, ma una vera e propria sfida culturale alle categorie intorno alle quali si è costruito il territorio moderno e le stesse relazioni tra società e natura (Casati, 2022; Regazzoni, 2022).

Va poi richiamato un altro punto importante. Nell'Antropocene è la Terra, nella sua essenza biofisica, a costituire uno dei più importanti – se non, in prospettiva, il più importante – “attore” geopolitico: in questo quadro, l'Oceano, data la sua importanza come regolatore dei grandi cicli climatici, rappresenta un fondamentale motore di cambiamento, in grado di condizionare non solo i territori costieri, ma le condizioni stesse della vita sul Pianeta, a causa degli effetti del cambiamento climatico.

⁷ Va anche ricordato come l'approccio stato-centrico al mare si scontri con la realtà che vede i settori più dinamici, e strategici, della *blue economy*, terreno di conquista delle multinazionali globali. Si pensi, per esempio, ai cavi sottomarini per la trasmissione di dati, nelle mani delle grandi piattaforme digitali (Google, Meta, ecc.). In questa prospettiva, è evidente come sia all'opera un processo di progressiva privatizzazione di un common globale, l'Oceano, poco e male regolato.

Di fronte a questi temi, che interrogano le nostre società sul modo di abitare e rappresentare la Terra e che confermano l'insostenibilità del "terra-centrismo" antropocentrico, il rischio è che il dibattito sull'importanza del mare venga ridotto alle sole prospettive dell'economia, della geo-economia e della geopolitica stato-centrica. Per questo motivo, la diffusione di una nuova "geografia culturale del mare", che faccia propri e promuova i principi essenziali dell'*Ocean literacy* e dell'*Ocean citizenship*, rappresenta un obiettivo tanto fondamentale quanto sfidante (Squarcina, 2025; Squarcina, Pecorelli, 2017).

IV. Aree anfibie e mare.

Il terreno del dialogo necessario: la governance della costa

I manuali che si occupano di coste e della loro gestione partono quasi sempre dalla sottolineatura della loro complessità biofisica, risultante dal continuo confronto tra dinamiche continentali e marine, che può essere colto e rappresentato solo ricorrendo ad approcci transcalari – valutazione, questa, che trova proprio negli ambienti anfibio un fondamentale riferimento.

Oggi, lo sforzo di interpretazione della natura delle relazioni tra aree anfibie, territorio costiero e mare appare ancora più necessario. Da un lato, infatti, rivalutare, sia culturalmente sia nei meccanismi decisionali, l'importanza degli ambienti anfibio implica cercare di restituire complessità ai territori costieri, come passaggio essenziale per costruire resilienza socioeconomica ed ambientale; inoltre, significa voler ridare dignità a pratiche sociali ed economiche e rappresentazioni culturali, costruite nei tempi lunghi della storia delle comunità costiere, che sono state spesso obliterate dalla forza del modello *mainstream* di trasformazione degli ecosistemi costieri (si pensi, ad esempio, alla pesca e all'acquacoltura "tradizionale").

Dall'altro, è evidente come la poderosa crescita della *blue economy*, le dinamiche geopolitiche che investono il mare e gli effetti del cambiamento climatico assumeranno un ruolo fondamentale nell'evoluzione dei territori costieri e quindi anche degli spazi

anfibi⁸. In sostanza, non sarà più possibile continuare a pensare al mare come "spazio altro" (Squarcina, 2025), distante dal modo in cui pensiamo il territorio e la sua evoluzione, alla luce del suo sempre più importante ruolo come motore di cambiamento ambientale e socioeconomico.

In questa prospettiva, la governance delle coste basse rappresenta il laboratorio nel quale cercare di comporre il puzzle derivante dai fattori appena considerati. Si tratta di una vera e propria sfida, culturale, sociale e politica. Innanzi tutto, perché restituire complessità alla costa⁹ è operazione difficile, sia per l'inerzia dei processi che si sono dispiegati nei decenni scorsi, che hanno cristallizzato valori economici e rendite di posizione difficili da modificare, sia per l'obiettivo di esplicitare, quando si affronta il tema della conservazione o della ri-progettazione degli spazi anfibie, cosa sia "naturale" e cosa sia "artificiale", e come queste due dimensioni debbano relazionarsi, dentro ad un processo decisionale la cui natura è squisitamente politica (cosa proteggere, come gestire, perché, a beneficio di chi...). In questo senso, l'operazione di decostruzione dei paradigmi che hanno guidato nel XX secolo la modernizzazione dei territori costieri, del tutto giustificata alla luce della sua insostenibilità, ci lascia orfani di un ordine e di un discorso familiare, standard nelle sue caratteristiche e consolidatosi nel tempo grazie allo sviluppo di un coerente apparato socio-tecnico (fatto di processi e procedure di routine, di competenze riconosciute e certificate come "esperte", di generosi e continuativi programmi di finanziamento), portando la governance in una terra incognita, dove i germogli di una nuova grammatica (le diverse iniziative orientate alla rinaturalizzazione che punteggiano diversi tratti

⁸ Ciò non significa disconoscere come il cambiamento climatico produrrà conseguenze sempre più gravi sulle aree di costa bassa a causa dei fenomeni alluvionali che si prevedono colpiranno con maggiore intensità ampi tratti delle nostre coste, sia per gli effetti della crisi climatica sui regimi pluviometrici sia per la scarsa cultura di gestione e manutenzione del territorio che caratterizza il Paese (Celata, Soriani, 2025).

⁹ Attraverso iniziative riconducibili alla rinaturalizzazione, al *set back*, al riallineamento o all'arretramento gestito (Celata, Soriani, 2025), in grado di restituire centralità e ruolo agli spazi ibridi.

delle nostre coste) stentano a definire i contorni di una nuova sintassi, in grado di riorientare in modo efficace e sostenibile la gestione del territorio.

In secondo luogo, perché è facile prevedere che l'entità degli investimenti nella *blue economy* e il cambiamento del quadro internazionale – che spinge verso la securitizzazione del dibattito sulle infrastrutture costiere e marine¹⁰ – potranno rafforzare il processo di *rescaling* nazionale delle politiche costiere, già oggi ben visibile (soprattutto nel campo della programmazione delle infrastrutture energetiche), con il rischio di svilire, nell'agenda politica, le molte esperienze locali di governance partecipata, generalmente più attente a disegnare percorsi locali di gestione sostenibile delle coste, e quindi anche degli spazi anfibi (Barbanente, 2022; Celata, Soriani, 2025).

In terzo luogo, perché la gravità della crisi climatica potrà favorire – nonostante l'ampio riconoscimento della necessità di cambiare rotta nell'approccio al tema della difesa – un ulteriore rafforzamento del processo di artificializzazione della costa, con l'obiettivo di preservare, in un'ottica conservativa, i valori economici degli insediamenti che si sono sviluppati nei decenni scorsi, in assenza di un efficace sistema di pianificazione e controllo, e che può fatalmente tradursi in maledattamento (Celata, Soriani, 2025).

A questo punto, un rapido accenno al contesto italiano aiuta a cogliere la complessità della questione. I problemi ambientali e territoriali che affliggono ampi tratti delle nostre coste sono ben noti. Inoltre, gli impatti del cambiamento climatico sul mare (acidificazione, incremento della temperatura ed effetti sul termoclino, proliferazione di specie aliene, *sea level rise*) li renderà ancora più gravi. Al tempo stesso, la governance costiera mostra diversi punti di debolezza: "dislivelli" regionali negli approcci e negli strumenti utilizzati; iper-territorializzazione e burocratizzazione; mancanza di una visione nazionale sul

¹⁰ Si pensi, per esempio, alla politica europea delle reti di trasporto e dei porti, che sarà chiamata a integrare le dimensioni economiche e geo-economiche con quelle della logistica militare (European Commission, 2025).

futuro delle coste in grado di dare coerenza alle diverse iniziative di **governance** locale che nascono da processi di **partecipazione**, anche **rispetto** ai bacini idrografici e alle aree anfibie (per **esempio**, “contratti di fiume”, “contratti di zona umida”); scarsa capacità di tradurre piani e programmi in azioni concrete (Barbano, 2021; Celata, Soriani, 2025; Guadagno, Grasso, 2022).

In questo quadro, la governance delle coste basse – e quindi anche il modo in cui le dinamiche anfibie ritroveranno spazio – dovrà necessariamente integrare in modo molto più attento rispetto al passato i *driver* di cambiamento (ambientale, climatico ed economico) che provengono dal mare. A fronte di questa considerazione, non si può però tacere come la situazione italiana continui a mostrare punti di grande debolezza: il Piano del Mare 2023-2025 (il “manifesto” della *blue economy* italiana) non è sufficientemente integrato ai nuovi Piani Spaziali del mare, recentemente approvati dal Governo italiano¹¹ (Merlo, 2023; Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, 2023); inoltre, il Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici, anche questo di recente approvazione (MASE, 2023), estremamente puntuale nel richiamare la natura dei possibili impatti del cambiamento climatico sulle coste e sul mare, nonché sull’elencazione e sistematizzazione delle diverse azioni per farvi fronte, rimanda la scelta di quelle prioritarie ad una successiva fase. In sostanza, il sistema di governance si dimostra ancora fragile e frammentato (Celata, Soriani, 2025). Soprattutto, le relazioni tra spazi anfibio/ibridi, evoluzione della zona costiera e *driver* di cambiamento provenienti dal mare continuano ad essere affrontati in maniera episodica e poco integrata, anche a causa dei diversi “recinti disciplinari” che guidano la ricerca, spesso incapaci di dar conto della complessità che le caratterizza.

¹¹ La natura dei nuovi piani spaziali del mare è sovraordinata, non solo rispetto ai precedenti piani settoriali che coinvolgono gli usi del mare ma anche rispetto a quelle attività che insistono sulla costa che impattano sulle relazioni terra-mare. Ciò significa che la **dimensione marittima** potrà condizionare in misura **sempre** più significativa l’**organizzazione** e la **pianificazione** delle aree costiere (Celata, Soriani, 2025).

V. Il ritorno al punto di partenza: Venezia e la sua laguna

Per concludere, ritorno sul caso veneziano, per due ordini di motivi. Innanzi tutto, perché Venezia e la sua laguna costituiscono il paradigma della complessità delle relazioni tra terra, aree anfibia/ibride e mare. In secondo luogo, perché vi sono alcuni punti di novità in merito al tema oggetto dello scambio di idee che ebbi con Federica diversi anni fa e dal quale questo contributo è partito.

Per quanto riguarda il primo aspetto, la storia della gestione ambientale della Laguna conferma innanzi tutto l'impossibilità di separare, quando si pone l'accento sull'importanza degli spazi ibridi, il "naturale" dall'"artificiale": se la laguna continua ad esistere nelle forme che conosciamo, ciò lo si deve ad una complessa e sapiente (pur non scevra da errori) ricerca di equilibrio tra dinamiche continentali e marittime che si è dispiegata nei secoli; e poi travolta dalla modernizzazione novecentesca della Laguna guidata dalla realizzazione di Porto Marghera. Ciò significa che gli obiettivi di gestione di ambienti anfibi così complessi devono necessariamente bilanciare valutazioni ecosistemiche e socioeconomiche, abbandonando l'idea che vi sia una facile strada per il recupero morfologico di tipologie "originarie". Ciò pone complesse domande alla governance del territorio (quali gli obiettivi della gestione? a che scale spaziali i problemi e le opportunità vengono concettualizzati? chi li fissa? come? con quali conseguenze in termini di giustizia socio-ambientale?), la cui natura politica è spesso oscurata da approcci e apparati tecnico-amministrativi eco-efficientisti, che tendono a sminuirne, se non a celarne, la rilevanza.

La vicenda veneziana conferma poi come il mare giocherà un ruolo sempre più importante nell'evoluzione della Laguna e della sua governance; in ciò ben esemplificando una tendenza che accomuna gran parte delle coste basse del Paese (Celata, Soriani, 2025). Rispetto a questo punto, è opportuno richiamare come a partire dalla legge speciale per Venezia del 1973 e in forme ancora più evidenti con quella del 1984, il ripristino della complessità morfologica della laguna,

attraverso progetti di varia natura¹², sia stato considerato un passaggio essenziale per la difesa della città storica¹³. Oggi, le previsioni sull'innalzamento del livello del mare propongono scenari cupi, che ci interrogano su quale potrà essere la configurazione della Laguna post-Mose, quando cioè le chiusure delle bocche di porto attraverso le dighe mobili diventeranno così numerose da rendere il sistema di difesa inadeguato, rispetto agli obiettivi che ne hanno disegnato l'architettura generale: difendere la città mantenendo la funzionalità del porto e garantendo il ricambio delle acque e la funzionalità dell'ecosistema lagunare (Giupponi, 2022). In questo quadro, le ipotesi che immaginano nei prossimi decenni la compartimentalizzazione della laguna in sub-sistemi (abbandonando quindi il principio di unitarietà del sistema lagunare¹⁴), se non addirittura quelle che prevedono come unica forma di difesa la completa e rigida separazione della laguna dal mare, sulle quali oggi parte della comunità di studiosi inizia a riflettere, potranno rimettere in discussione il ruolo delle iniziative di ricostruzione di morfologie anfibie come strumento di governance della Laguna e dei suoi rapporti con le dinamiche marine (Minoia, Soriani, 2025).

Per quanto riguarda il secondo, l'Università Iuav ha avviato recentemente un'iniziativa, definita Polo dell'Acqua, volta a promuovere,

¹² Per esempio, ricostruzione delle barene, interventi volti a ridare natura anfibia ad aree bonificate per i progetti di espansione del porto negli anni Cinquanta e Sessanta, mai realizzati.

¹³ Implicito nella visione "Venezia è laguna", che ha accompagnato l'attività di molti movimenti ambientalisti e di cittadinanza attiva a Venezia negli ultimi anni, non c'è soltanto l'idea che la città e la Laguna sono una sola cosa e che la prima vive "con l'acqua" e non semplicemente "sull'acqua", ma anche la considerazione secondo la quale recuperare la natura anfibia della laguna costituisce la condizione imprescindibile per proteggere la città dall'acqua alta e la Laguna dai processi erosivi che la minacciano (Cavallo, 2016a).

¹⁴ Ciò richiederebbe l'organizzazione di diversi subsistemi caratterizzati da diverso grado di artificialità/difesa: da quello massimo, per la protezione della città e del porto, con barriere, infrastrutture ed interventi sulla morfologia di varia natura; a quello minimo, che prevede di lasciare maggiore libertà alle dinamiche marine in altre parti della laguna, attraverso misure soft (si veda nota 9).

grazie alla collaborazione con il CNR-ISMAR e l'ISMM (Istituto di Studi Militari Marittimi, che ha sede all'Arsenale), nuove attività didattiche e di ricerca nel campo dell'acqua e del mare¹⁵. Al tempo stesso, un altro progetto in campo è quello che prevede l'avvio di un Polo del Mare, da localizzarsi nell'Arsenale, attraverso la collaborazione tra l'Università Iuav, l'Università Ca' Foscari, il CNR-ISMAR e l'ISMM, più orientato allo studio delle dinamiche ambientali, geo-economiche e geopolitiche che coinvolgono il mare aperto¹⁶. Non sfugge come le due ipotesi testimonino la diversità di accenti e prospettive che spesso caratterizza il dibattito veneziano, tra chi si concentra sul ruolo della città storica e della sua laguna come laboratorio per la gestione sostenibile degli spazi ibridi, dove dinamiche anfibie e insularità si sono saldate in forme assolutamente originali, e chi invece guarda soprattutto al rapporto della città con la marittimità, che è stato per secoli il motore della sua straordinaria storia e che si nutre oggi di nuove sfide, di diversa natura.

Non è possibile qui anticipare gli esiti di questi sforzi. L'auspicio è che questi – e soprattutto, alla luce di quanto argomentato in questo contributo, la loro sintesi – contribuiscano alla maturazione di un ecosistema di ricerca e alta formazione che ponga al centro dell'attenzione le relazioni sempre più complesse, dal punto di vista culturale e da quello della governance, tra aree anfibie, territorio costiero e marittimità.

Bibliografia

Barbanente, A. (2022). «Approcci e strumenti per una governance integrata e partecipativa». In di Venosa, M.; Manigrasso, M. (a cura di). *Coste in movimento. Infrastrutture ambientali per la rigenerazione dei territori*. Roma: Donzelli, pp. 137-144.

¹⁵ Per le principali caratteristiche dell'iniziativa si rinvia a: www.iuav.it/it/didattica/venice-water-lab-polo-dell-acqua (ultimo accesso 12 febbraio 2026).

¹⁶ Il progetto è stato presentato dalle quattro istituzioni coinvolte in occasione della cerimonia di apertura dell'anno accademico 2025-2026 dell'ISMM che si è tenuta in Arsenale l'11 novembre 2025.

- Barbano, A. (2021). *Coste italiane. Nuovi dati sullo stato e sui cambiamenti geomorfologici*. Roma: Ispra.
- Casati, R. (2022). *Oceano. Una navigazione filosofica*. Torino: Einaudi.
- Cavallo, F.L. (2011). *Terre, acque, macchine. Geografie della bonifica in Italia fra Ottocento e Novecento*. Reggio Emilia: Diabasis.
- (2013). «La cognizione della bonifica in Lucio Gambi». *GEA*, 29, pp. 1-8.
 - (2014). «Forma, struttura e attualità dei paesaggi di bonifica. La lezione di Emilio Sereni». In Bonini, G.; Visentin, C. (a cura di). *Paesaggi in trasformazione. Teorie e pratiche della ricerca a cinquant'anni dalla Storia del paesaggio agrario italiano di Emilio Sereni*. Gattatico (RE): Istituto Alcide Cervi – Biblioteca Archivio Emilio Sereni, pp. 87-92.
 - (2015). «Il mistero del valore dei terreni. Riflessioni sul capitale nelle bonifiche italiane del XIX e XX secolo e sulle trasformazioni agrarie contemporanee». *Rivista Geografica Italiana*, 122, pp. 653-660.
 - (2016a). «La Laguna di Venezia, dispute territoriali e movimenti sociali». *Rivista Geografica Italiana*, 123, pp. 125-140.
 - (2016b). «Visions littéraires des paysages de la bonification en Italie». *Le Globe. Revue genevoise de géographie*, 156, pp. 111-134.
 - (2022). «1922-2022. Rileggere il paesaggio di bonifica alla luce della modernità». In Finotto, F. (a cura di). *Viaggio in bonifica*. Crocetta del Montello: Antiga Editore, pp. 33-42.
 - (2024). «Nazi Wetland Reclamations as "Territorial Totalitarianism" (Le bonifiche naziste delle zone umide come "totalitarismo territoriale")». *Geostorie*, anno XXXII, n. 3, pp. 193-213.
- Cavallo, F.L.; Visentin, F.; Vallerani, F. (2021). «Heart of Wetness. Living, narrating, and representing ancient memories and new water rhythms in the Venetian Lagoon». *Shima*, vol. 15, n. 1, pp. 1-17.
- (2023) (a cura di). *Arcipelago delle maree. Esplorare gli incerti confini della Venezia anfibia*. Venezia: Cafoscarina.
- Celata, F.; Soriani, S. (2025) (a cura di). *Paesaggi sommersi. Le coste italiane di fronte alla crisi climatica - XVII Rapporto della Società Geografica Italiana*. Roma: Società Geografica Italiana.
- European Commission (2025). *White Paper for European Defence - Readiness 2030*. Bruxelles: European Commission.
- Giupponi, C. (2022). *Venezia e i cambiamenti climatici*. Milano: Rizzoli.
- Guadagno, E.; Grasso, M. (2022). «Le coste in Italia: una questione frastagliata». *Geotema*, 69, pp. 24-38.
- Marconi, M.; Sellari, P. (2021) (a cura di). *Geopolitica e spazi marittimi*. Roma: Edizioni Nuova Cultura.
- MASE (2023). *Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici*. Roma: MASE.
- Mele, G. (2022) (a cura di). *Progetto Mare*. Roma: Confindustria.
- Merlo, L. (2023). *Rivoluzionare la politica marittima italiana*. Milano: Guerini e Associati.

VENEZIA

- Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare (2023). *Piano del Mare - Delibera Presidenza del Consiglio dei Ministri*, 31 luglio.
- Minoia, P.; Soriani, S. (2025). «Gestione e difesa della Laguna di Venezia. Un difficile equilibrio tra terra e mare». In Celata, F.; Soriani, S. (a cura di), *Paesaggi sommersi. Le coste italiane di fronte alla crisi climatica - XVII Rapporto della Società Geografica Italiana*. Roma: Società Geografica Italiana, pp. 34-38.
- Regazzoni, S. (2022). *Oceano. Filosofia del pianeta*. Milano: Ponte alle Grazie.
- Soriani, S.; Vallerani, F.; Zanetto, G. (1996). *Nature, environment, landscape: European attitudes and discourses in the modern period. The Italian case: 1920-1970*. Padova: Dipartimento di Geografia.
- Squarcina, E. (2025). «Il mare unisce ciò che la terra divide». In Certomà, C. (a cura di). *Blue Kinships*. Cham: Palgrave Macmillan, pp. 41-53.
- Squarcina, E.; Pecorelli, V. (2017). «Ocean citizenship: The time to adopt a useful concept for environmental teaching and citizenship education is now». *Journal of Research and Didactics in Geography*, n. 2, pp. 45-53.
- Steinberg, P.E. (2001). *The Social Construction of the Ocean*. Cambridge UK: CUP.
- Vallega, A. (1993). *Governo del mare e sviluppo sostenibile*. Milano: Mursia.
- Vallerani, F.; Visentin, F. (2018) (a cura di). *Waterways and the cultural landscapes*. Londra: Routledge.
- Visentin, F. (2024). *Geografie d'acqua: paesaggi ibridi*. Venezia: Marsilio.