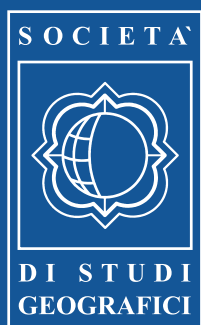


Oltre la globalizzazione

# Sud South



NUOVA  
SERIE  
26 / 2024

Memorie  
Geografiche

26

# MEMORIE GEOGRAFICHE

XIII Giornata di studio "Oltre la globalizzazione"  
Messina, 1° dicembre 2023

## *Sud/South*

a cura di  
Giovanni Messina, Enrico Nicosia e Carmelo Maria Porto



Sud/South è un volume delle Memorie Geografiche  
della Società di Studi Geografici

<http://www.societastudigeografici.it>

ISBN 978-88-94690163

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), Valerio Bini (SSG e Università di Milano), Cristina Capineri (SSG e Università di Siena), Egidio Dansero (SSG e Università di Torino), Domenico De Vincenzo (SSG e Università di Cassino), Elena Di Blasi (Università di Messina), 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), Enrico Nicosia (Università di Messina), Andrea Pase (SSG e Università di Padova), Carmelo Maria Porto (Università di Messina), Filippo Randelli (SSG e Università di Firenze), Bruno Vecchio (SSG e Università di Firenze).

Comitato organizzatore:

Alessandro Arangio (Università di Messina), Elena Di Blasi (Università di Messina), Sonia Gambino (Università di Messina), Giovanni Messina (Università di Messina), Nunziata Messina (Università di Messina), Enrico Nicosia (Università di Messina), Carmelo Maria Porto (Università di Messina).



Creative Commons Attribuzione – Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale

© 2024 Società di Studi Geografici

Via San Gallo, 10

50129 - Firenze

CLARA DI FAZIO\*, MARIA PARADISO\*, MARCELLO TADINI\*\*

## DALLO SPAZIO AEROPORTUALE ALLO SPAZIOPORTO. EVOLUZIONE DI CONFINE E FRONTIERA TRA SPAZI CLASSICI E IN DIVENIRE

1. INTRODUZIONE. – Gli spazi hanno subito diverse evoluzioni, significati simbolici e identitari portando, come già messo in evidenza da Massey e Jess (2005), a numerose sfide soprattutto per la geografia della mobilità. Infatti, il progresso scientifico e tecnologico, oggi, apre la strada all'utilizzo di nuovi veicoli destinati al trasporto, in grado di raggiungere altezze suborbitali come gli spaziplani. Questo crescente interesse verso i voli spaziali, concretizzatosi in Italia in una serie di azioni di promozione dello “sviluppo sostenibile” dei voli commerciali suborbitali e dell'accesso autonomo allo spazio, offre l'opportunità di aprire un nuovo dibattito pluridisciplinare: lo spaziorporto, o cosmodromo, è al centro di dibattiti geopolitici nonché sulle implicazioni positive che questi spazi potrebbero avere nella prevenzione delle crisi in materia di ambiente e sicurezza. Inoltre, la sperimentazione di questi tipi di veicoli ed il loro possibile utilizzo commerciale pone l'attenzione sulla mobilità di merci e passeggeri, offrendo interessanti spunti di ricerca geografici.

Considerando la configurazione degli spaziorporti in Italia, che operano come aeroporti normali e che lo stretto collegamento tra i due “spazi geografici” è dovuto alla circostanza che gli spaziorporti possono essere allestiti solamente all'interno degli aeroporti certificati esistenti, emerge come lo spaziorporto sia qualificato come un'area speciale degli scali aeroportuali stessi.

Di conseguenza, in relazione all'importanza strategica e alla novità del tema, sorgono una serie di interrogativi. Partendo dal “dove” geografico di Ratzel (1899), nella sua osservazione *ologeica* della Terra (Marconi, 2019), quali sono le relazioni con lo spazio circostante? Che cos'è lo spazio aereo? Quali sono le peculiarità territoriali che facilitano la nascita di uno spaziorporto? Quali possono essere i requisiti delle infrastrutture aeroportuali collegate? Quali sono le implicazioni fisiche e politiche ad esso collegate? Lo spaziorporto renderebbe il territorio più vulnerabile? Questo “nuovo” spazio potrebbe essere collegato al sentimento di topofilia, tanto enfatizzato da Tuan (1974), o ne porterebbe al suo allontanamento?

Come è evidente da queste domande di ricerca, al di là della fase embrionale in cui si trova la letteratura sul tema, il concetto di spaziorporto sollecita potenziali interessi di ricerca e contributi in quanto rimette in discussione i tradizionali paradigmi interpretativi che legano spazio e luogo, identità e trasporti, sistemi di trasporto e telecomunicazioni.

Alla luce dei riferimenti teorico-metodologici forniti dalla letteratura, quindi, la sessione si è posta l'obiettivo di indagare la problematicità dell'interazione tra spazio aeroportuale e spaziorporto all'interno di un contesto territoriale, tra confini e frontiere, anche in considerazione delle crescenti sfide poste dalle esogeografie.

2. LA SESSIONE E I RELATIVI CONTRIBUTI. – La sessione ha restituito, sia sul piano della conoscenza teorica che dei riscontri empirici, una serie di indicazioni in grado di dare risposta agli interrogativi sopra menzionati attraverso il ricorso ad un approccio multidimensionale di osservazione.

In particolare, il contributo di Tadini ha evidenziato una traiettoria di sviluppo peculiare che può caratterizzare le strutture spaziorportuali. Negli ultimi decenni gli aeroporti sono stati interessati da nuove sfide: in primo luogo dal crescente ricorso al trasporto aereo delle merci e, in tempi più recenti, dall'apertura ai voli spaziali. Questo crescente interesse per i voli commerciali suborbitali e per l'accesso autonomo allo spazio offre l'opportunità di creare una nuova configurazione per questi nodi: lo spaziorporto. A partire da queste considerazioni, l'autore, dopo aver delineato la configurazione peculiare della realtà europea e di quella italiana, analizza il caso dell'aeroporto di Taranto-Grottaglie alla luce delle funzioni *cargo* svolte e dello stretto legame con il tessuto produttivo locale, nonché a seguito della recente decisione di ENAC di individuare lo scalo ionico come unico spaziorporto nazionale.

Il contributo di Di Fazio, Mundula, Paradiso si pone l'obiettivo di comprendere limiti e possibilità dell'attuale modello di sviluppo di uno spaziorporto nel contesto italiano alla luce delle preoccupazioni ambientali



e sociali nonché dei possibili danni correlati alle attività di volo. Gli autori compiono un'analisi preliminare degli impatti ambientali proponendo un'appropriata metodologia di valutazione. Il caso indagato è quello di Taranto-Grottaglie ("Criptaliae Spaceport") che rappresenta sia un traguardo importante sia un punto di partenza nello sviluppo dei nuovi sistemi di trasporto merci e persone (in un'ottica di sviluppo sostenibile dei trasporti) e nella valutazione degli impatti sull'ambiente. Il contributo presenta un'originalità di ricerca poiché considera la valutazione della sostenibilità anche rispetto alle aree marine protette, ai siti di importanza comunitaria e alle zone a protezione speciale, evidenziando le vulnerabilità potenziali legate alle attività spaziorportuali.

Il contributo di Garbati, infine, ha posto l'attenzione su come queste ultime siano influenzate dai fattori climatici. In dettaglio ha indagato sulle minacce correlate ai fenomeni di vento intenso, per esempio *wind shear* e tornado, al fine di comprendere come questi fenomeni possano condizionare la sicurezza delle operazioni presso il nascente spaziorporto di Taranto-Grottaglie. L'autore sottolinea il ruolo ineludibile delle tecnologie innovative, integrate con l'azione umana. Poiché la morfologia del territorio italiano è caratterizzata da rilievi montani circondati dal mare, che favoriscono importanti circolazioni di masse d'aria potenzialmente pericolose, disporre di una rete capillare di radar meteo mitigherebbe i rischi correlati al vento, particolarmente in ambiti territoriali soggetti a questi fenomeni, come il Tarantino.

## BIBLIOGRAFIA

Marconi M. (2019). Totalità, parte e organizzazione: l'autonomia della vita nel naturalismo finalistico di Friedrich Ratzel. *Rivista Geografica Italiana*, CXXVI(4): 139-161.

Massey D., Jess P. (2005). *Luoghi culture e globalizzazione*. Torino: UTET.

Ratzel F. (1899). *Anthropogeographie, Grundzüge der Anwendung der Erdkunde auf die Geschichte*, Vol. 1. Stuttgart: J. Engelhorn.

Tuan Y-F. (1974). *Topophilia: A Study of Environmental Perception, Attitudes, and Values*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.

\*Università degli Studi di Napoli "Federico II", Dipartimento Studi Umanistici; [clara.difazio@unina.it](mailto:clara.difazio@unina.it); [maria.paradiso@unina.it](mailto:maria.paradiso@unina.it)

\*\*Università del Piemonte Orientale, Dipartimento di Studi per l'Economia e l'Impresa – DiSEI; [marcello.tadini@uniupo.it](mailto:marcello.tadini@uniupo.it)