

Enciclopedia Sociologica dei Luoghi

Volume 1

a cura di Giampaolo Nuvolati



Enciclopedia
Sociologica
dei Luoghi

Volume 1

a cura di Giampaolo Nuvolati

Ledizioni

Il lavoro di coordinamento per la realizzazione del Volume I è stato svolto da Monica Bernardi e Luca Bottini.

Il Volume è stata pubblicato con il contributo del Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale dell'Università degli Studi di Milano-Bicocca.

© 2019 Ledizioni LediPublishing
Via Alamanni, 11 – 20141 Milano – Italy
www.ledizioni.it
info@ledizioni.it

Enciclopedia Sociologica dei Luoghi. Volume 1, a cura di Giampaolo Nuvolati

Prima edizione: novembre 2019

ISBN 978-88-5526-121-0

In copertina:
Progetto grafico: ufficio grafico Ledizioni

Informazioni sul catalogo e sulle ristampe dell'editore: www.ledizioni.it

Le riproduzioni a uso differente da quello personale potranno avvenire, per un numero di pagine non superiore al 15% del presente volume, solo a seguito di specifica autorizzazione rilasciata da Ledizioni.

Indice

Enciclopedia Sociologica dei Luoghi	9
<i>Introduzione di Giampaolo Nuvolati</i>	

A

L' aeroporto: tra luogo della mobilità e metafora urbana	19
<i>di Antonietta Mazzette</i>	

L'albergo: spazio turistico e luogo di esperienza	37
<i>di Rossana Galdini</i>	

C

Dall'agricoltura tradizionale al post-produttivismo: espressioni, significati e trasformazioni delle cantine vitivinicole	59
<i>di Paola de Salvo</i>	

Il carcere tra centro e periferia	77
<i>di Carla Lunghi</i>	

La casa. Gli spazi, gli arredi, i vissuti e le loro evoluzioni	97
<i>di Irene Sartoretti</i>	

I centri commerciali ieri, oggi e domani	113
<i>di Ariela Mortara</i>	

I coworking: anello emergente nella catena di produzione del valore	125
<i>di Maurizio Busacca</i>	

G

- Quartieri gay: da luoghi di esclusione a dispositivi di integrazione 145
di Salvatore Monaco

L

- I locali notturni tra consumo post-moderno ed economia della notte 161
di Silvia Crivello

M

- I mercati rionali: luoghi iconici dell'urbano tra tradizione ed elementi innovativi 179
di Licia Lipari

- La metropolitana nel sistema di mobilità e nella morfologia della città contemporanea 197
di Matteo Colleoni

- Il museo tra architetture urbane e nuovi ambienti tecno-relazionali 217
di Sara Spanu

N

- Il nuovo nel vecchio: *restyling* e nuove linee commerciali per i negozi alimentari 237
di Nunzia Borrelli e Lorenza Maria Sganzzetta

O

- Le osterie: luoghi di presidio dell'identità territoriale e di socializzazione 257
di Luca Bottini

P

- Palestre: tradizione, maschilità e riappropriazione spaziale 275
di Maria Luisa Fagiani

I parchi urbani: ecologia e socialità 293
di Alfredo Mela

Ponti. Luoghi di confine e sutura 313
di Gilda Catalano

Portinerie di quartiere: innovazione sociale tra digitale e locale 335
di Monica Bernardi

S

Una luce nel buio: dalle prime sale cinematografiche ai nuovi spazi 355
di Luca D'Albis e Rosantonietta Scramaglia

Gli stadi di calcio e la città 373
di Simone Tosi

U

Università: origini, trasformazioni e impatti territoriali
di un'istituzione complessa 395
di Nico Bazzoli

Enciclopedia Sociologica dei Luoghi

Introduzione di Giampaolo Nuvolati¹

Le **città** possono essere viste come trame di **luoghi** tra di loro strettamente connessi e capaci di costituire punti di riferimento per le varie popolazioni che li abitano, vi lavorano e consumano. E le città cambiano perché cambiano, tanto nella forma quanto nelle finalità, i mille luoghi di cui sono composte. La **memoria** e l'**identità** degli individui si basano proprio sulle costellazioni degli innumerevoli luoghi che hanno impreziosito la loro esistenza e quando costruiamo le nostre **mappe mentali** urbane è su di essi che facciamo affidamento: la scuola, la chiesa, il parco giochi, il mercato ci dicono chi siamo e ci accompagnano nel nostro cammino quotidiano; attraverso la loro configurazione, per come si declina di città in città, potremo persino avvertire il soffio leggero del *genius loci* che circola nelle strade e nelle piazze, sentendoci a nostra volta diversi a seconda dei luoghi che ci circondano e di come li percepiamo.

Se inoltre prendiamo in considerazione le questioni sociali e politiche possiamo facilmente riscontrare che è sulla distribuzione e appropriazione delle **risorse spaziali** – e dunque ancora una volta sui luoghi – che si generano i **conflitti urbani** tra gruppi di popolazioni, così come tra individui e istituzioni. L'elenco dei motivi per cui i luoghi sono importanti nella storia dell'umanità potrebbe proseguire: basterebbe ricordare l'importanza degli edifici e delle loro caratteristiche come luoghi dell'abitare e del lavorare, per capire che i manufatti e le varie infrastrutture per come definiscono gli spazi tra essi compresi, costituiscono elementi imprescindibili della qualità della vita più in generale. Eppure la sociologia ha sempre dedicato ad essi poca attenzione, a vol-

1 Giampaolo Nuvolati è professore ordinario di Sociologia urbana presso l'Università di Milano Bicocca dove ricopre la carica di direttore del Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale. Tra i suoi temi specifici di interesse troviamo la qualità della vita urbana, i conflitti tra le popolazioni residenti e non residenti, il rapporto tra interstizi urbani, ricerca sociologica e *flânerie*. Tra le sue pubblicazioni recenti si ricordano: *Interstizi della città* (Moretti&Vitali 2019), *Un caffè tra amici, un whiskey con lo sconosciuto. La funzione dei bar nelle metropoli contemporanee* (Moretti&Vitali 2016), *L'interpretazione dei luoghi. Flânerie come esperienza di vita* (Firenze University Press 2013).

te semplicemente considerandoli come contenitori delle azioni sociali e delle politiche pubbliche, dunque soffermandosi poco sulla loro forma materiale e simbolica e lasciando semmai questo compito ad altri studiosi: architetti e urbanisti *in primis*, ma anche psicologi dell'ambiente e geografi. Ciò che si vuole qui affermare è che i luoghi – intesi soprattutto come spazi carichi di significati – hanno una forza propria, spesso misconosciuta, costituiscono variabili indipendenti e autonome che generano atteggiamenti e comportamenti negli esseri umani. Pur senza voler abdicare ad una sorta di determinismo architettonico, dunque pur riconoscendo che il rapporto esistente tra uomo e luoghi è di natura biunivoca, resta valido un assunto di base da cui prendere le mosse per studiare la città e i territori, e cioè che per capire cosa succede nella **vita di tutti i giorni** occorre *in primis* capire soprattutto in quale **contesto** avviene. Non si tratta solo di una contestualizzazione geografica ma piuttosto rispetto ad una tipologia di luoghi possibili che inframmezzano l'azione umana.

Oggi il **paesaggio urbano** subisce accelerazioni tali da spiazzare chiunque voglia interpretarlo. Basta trascorrere un periodo di tempo anche limitato lontano da una città per stentare a riconoscerla una volta tornati. Dove è finita la bottega di alimentari una volta situata vicino alla piazza centrale del paese e oggi sostituita da un negozio di scarpe da ginnastica? Che fine ha fatto il cinema all'aperto che abbiamo frequentato da ragazzi nei mesi estivi? Quale sorpresa abbiamo nel trovare un garage multipiano al posto del vecchio campo di calcio? Quali conseguenze ne derivano dal punto di vista del nostro spaesamento, del nostro sentirci o non sentirci più parte della comunità, della nostra partecipazione civile rispetto a quel territorio?

Da qui la necessità di capire come cambiano i singoli luoghi che compongono i paesaggi stessi, non solo dal punto di vista architettonico ma anche per le funzioni che svolgono e i significati che vengono loro attribuiti nella società contemporanea. A tale riguardo, e come già osservato, non si tratta tanto o soltanto di lavorare a livello di luoghi georeferenziati, ma piuttosto occorre far riferimento a **categorie generali di luoghi**, cercando solo in un secondo tempo di declinare le nostre osservazioni ad un livello geografico più preciso. Per fare un esempio: prima di capire cosa succede nei quartieri milanesi della movida (da Brera ai Navigli) è particolarmente utile un inquadramento storico, architettonico e sociologico di come sono cambiati i bar, i ristoranti e i locali notturni nella vita quotidiana delle singole persone e delle collettività di appartenenza, indipendentemente dalla loro localizzazione. Ancora: come pensiamo

sia cambiata nella società contemporanea l'idea di carcere (indipendentemente dal fatto che si stia parlando di San Vittore o di Rebibbia)? Conoscere in poche pagine l'evoluzione di questo tipo di luogo, sotto il profilo infrastrutturale e simbolico, può sicuramente risultare importante per approfondire successivamente analisi riguardanti specifici casi studio.

L'**Enciclopedia Sociologica dei Luoghi** (ESL) intende costituire una occasione di ricerca e riflessione sul ruolo che i luoghi hanno avuto in passato e hanno tutt'ora nel segnare le società, i destini di uomini e donne che li hanno vissuti, frequentati intensamente o solo sfiorati. Vorremmo offrire ai nostri lettori alcune coordinate teoriche e presentazioni di casi, utili a sviluppare ricerche situate, riducendo il livello di indifferenza nei confronti dei luoghi che spesso caratterizza le ricerche sociologiche. Forse il termine enciclopedia, può tradire un accesso di ambizione, ma sembrava il più adatto a trasmettere l'idea di un lavoro in grado di toccare tanti luoghi: da quelli riguardanti i trasporti a quelli relativi il tempo libero, da quelli riferiti alla sicurezza pubblica a quelli inerenti il consumo, e via dicendo.

La **sociologia urbana** costituisce un ambito privilegiato per la trattazione di questi temi, ma l'enciclopedia è aperta a tutti gli studiosi che vorranno dare un contributo nella descrizione delle caratteristiche dei luoghi per come si sono modificate nel corso del tempo e per il significato che hanno assunto nella **società contemporanea**. Già questa prospettiva è presente in quell'area di studi che raggruppa sotto il nome di sociologia spazialista un'ampia gamma di studi e ricerche che riconosce nello spazio una crescente rilevanza nel condizionare le condotte umane: prospettiva che però sembrava necessario rafforzare ulteriormente attraverso una classificazione più precisa delle parti costitutive dello spazio stesso. Il progetto dell'ESL – ideato nell'ambito delle ricerche sulla *flânerie* e gli interstizi urbani, annunciato in un articolo pubblicato per *Sociologia urbana e rurale*² e presentato pubblicamente per la prima volta in occasione del convegno della **sezione AIS – Territorio** intitolato: *40 anni di "Sociologia urbana e rurale": un laboratorio permanente della disciplina. Giornata di studi in onore di Angelo Detragiache e Paolo Guidicini* (Bologna, 28 settembre 2018) – consiste nella raccolta, archiviazione e futura pubblicazione su di un sito web, di contributi riguardanti tipi diversi di luoghi e realizzati da studiosi e ricercatori di varie discipline. L'indirizzo

2 Nuvolati G. (2018), "Caratteri distintivi della sociologia urbana. Per un'enciclopedia dei luoghi", *Sociologia Urbana e Rurale*, n. 115, pp. 74-84.

del sito cui collegarsi per le procedure di registrazione e in tal modo contribuire alla enciclopedia è: <https://www.enciclopediasociologicadeiluoghi.it/>

Ad oggi più di **60 autrici e autori** hanno aderito alla iniziativa dando la loro disponibilità a scrivere una o più voci per l'ESL e in questo volume vengono raccolte e pubblicate le prime 21 voci pervenute. Molte altre sono in preparazione e confluiranno nei prossimi volumi. L'ESL di fatto vuole fermamente costituire un laboratorio aperto e di volta in volta aggiornabile, in grado in futuro di ospitare nuove voci e di completare e arricchire quelle già esistenti sul sito web dell'ESL.

Per quanto più specificatamente concerne questo primo volume, le voci che vi troviamo, in ordine alfabetico per luogo, sono:

Aeroporti	Antonietta Mazzette
Alberghi	Rossana Galdini
Cantine vitivinicole	Paola De Salvo
Casa	Irene Sartoretti
Centri commerciali	Ariela Mortara
Carceri	Carla Lunghi
Coworking	Maurizio Busacca
Locali notturni	Silvia Crivello
Mercati rionali	Licia Lipari
Metropolitana	Matteo Colleoni
Musei	Sara Spanu
Negozi di alimentari	Nunzia Borrelli e Lorenza Maria Sganzzetta
Osterie	Luca Bottini
Palestre	Maria Luisa Fagiani
Parchi urbani	Alfredo Mela
Ponti	Gilda Catalano
Portinerie di quartiere	Monica Bernardi
Quartieri gay	Salvatore Monaco
Sale cinematografiche	Luca D'Albis e Rosantonietta Scramaglia
Stadio	Simone Tosi
Università	Nico Bazzoli

Prima di concludere, un ringraziamento particolare va rivolto a **Elena Battaglini**, **Letizia Carrera**, **Gilda Catalano**, **Gabriele Manella** e **Silvia Mugnano** per il supporto fornito nella fase di avvio del progetto ESL e a **Monica Bernardi** e **Luca Bottini** per il contributo redazionale in fase di realizzazione del presente volume, oltre che alla **sezione AIS – Territorio** per aver accolto favorevolmente sin dall'inizio il progetto.

ENCICLOPEDIA
SOCIOLOGICA
DEI LUOGHI

Volume 1

A

Aeroporti – ANTONIETTA MAZZETTE

Alberghi – ROSSANA GALDINI

A L' aeroporto: tra luogo della mobilità e metafora urbana

di Antonietta Mazzette¹

L'aeroporto è un articolato insieme di ambiti spaziali e di attività specializzate che in pochi decenni ha subito notevoli cambiamenti, molti dei quali sono comuni a quelli avvenuti dentro gli insediamenti urbani. È anche la metafora della città contemporanea perché è diventato un luogo rappresentativo delle tendenze in atto dal punto di vista dei contenuti sociali e dell'organizzazione degli spazi. Al pari di molte città, in specie quelle globali, l'aeroporto funge da luogo strategico per un insieme composito di settori economici altamente tecnologici, assumendo valenza di importante spazio urbano, oltre che essere luogo di flussi di beni e di persone, porta di accesso a vasti territori, nodo di ampie reti urbane ed extra-urbane. L'interesse dei sociologi per questo "luogo" è recente perché l'aeroporto ha assunto una forte centralità in relazione alla pluralità di funzioni assunte, alla crescita del numero di persone che ne usufruiscono, al fatto che è diventato uno dei luoghi materiali e simbolici più importanti che rinvia a un modo di vivere estremamente mobile e provvisorio.

The airport presents a complex mix of areas and specialized activities that has undergone significant changes in a few decades and many of which are similar to what took place in urban settlements. Moreover, the airport represents a metaphor of the contemporary city, because it has become a representative site as regards social presences and space organization. Like many cities, in particular the global cities, the airport serves as a strategic site for a composite set of highly technological and economic sectors: it is significant as an urban space and as a place of flows of goods and people, as well as a gateway to vast territories and a node of urban and extraurban-wide networks. Sociological attention to this "place" is recent, because the airport has assumed a central role in relation to its variety of functions, to the growth of its users, to the fact that it has become one of the most important material and symbolic place that recalls highly mobile and temporary lifestyles.

1 Antonietta Mazzette è professore ordinario di Sociologia urbana e insegna presso l'Università degli studi di Sassari; è responsabile scientifica dell'Osservatorio Sociale sulla Criminalità in Sardegna (OSCRIM) e dal dicembre del 2016 è coordinatrice nazionale dell'Associazione di Sociologia – Sezione Territorio. I suoi studi si concentrano sui mutamenti urbani, gli spazi pubblici, le forme di insicurezza sociale, gli effetti territoriali della criminalità in Sardegna.

1. Definizione e storia

L'aeroporto nasce agli inizi del Novecento nell'America del Nord, ma quasi contemporaneamente anche molti Paesi europei si dotano dei primi aeroporti, ad esempio, quelli italiani nascono nel 1908 a Roma e Torino, senza però avere una funzione civile che si diffonderà solo a partire dal secondo dopo guerra. Le tipologie di aeroporto possono essere diverse: civili, militari, o anche misti; pubblici, privati; nazionali, internazionali, compresi quelli locali e regionali. In neppure un secolo sono stati costruiti nel mondo circa quarantamila aeroporti, senza contare quelli esclusivamente privati.

Se fino agli anni '70/'80 del secolo scorso, l'aeroporto era frequentato da una popolazione che viaggiava per ragioni di svago e lavorative, ma comunque limitata soprattutto per gli alti costi dei voli; dagli anni '90 in poi ha progressivamente



Figura 1. Aeroporto Odloty (Cracovia)

vamente occupato un ruolo centrale nel complessivo sistema della mobilità, diventando, per così dire, di “uso comune”, tanto da comportare nel 2018 un flusso di oltre quattro miliardi di persone, circa il doppio del decennio precedente e con previsioni di

costante crescita, anche perché sono “entrati in gioco” gli aeroporti cosiddetti minori dove gravitano le compagnie low-cost e che in breve tempo sono diventati competitivi rispetto agli aeroporti tradizionalmente più importanti: Beauvais rispetto a Paris-CDG/Orly; Hahn rispetto a Frankfurt; London-Stansted rispetto a Heathrow; Orio al Serio rispetto a Milano-Linate/Malpensa; Girona rispetto a Barcellona, e così via². Il che significa che l'aeroporto, non

2 Cfr la Tabella 7.1 in Graham (2008: 232).

solo è diventato uno dei nodi materiali e simbolici più importanti della mobilità dei beni e delle persone, ma su di esso gravitano ormai ingenti flussi di risorse e investimenti finanziari (Graham 2008: XIII; ma vedi anche Gordon 2008).

In pochi decenni è diventato un particolare luogo dove le tecnologie e i sistemi di sicurezza devono essere tenuti costantemente aggiornati, ai quali si sono aggiunti differenziati tipi di consumo (dal cibo all'abbigliamento e all'oggettistica), servizi di vario genere, in particolare quelli che rientrano in un'idea di comfort e di svago del viaggiatore, rivolti a un numero sempre più imponente di per-



Figura 2. Aeroporto di Amsterdam

sone, oltre che a un numero ugualmente ragguardevole e variegato di figure professionali e lavorative. L'aeroporto influisce, così, in modo crescente sull'area regionale in cui è situato, essendo il luogo per eccellenza che rappresenta e racchiude: a) lo snodo di gerarchie di reti tra città e territori vasti; b) differenziate forme di competitività tra sistemi regionali e nazionali; c) diverse economie e attività di tipo globale che hanno una ricaduta sui sistemi locali; d) processi decisionali in cui sono coinvolti attori sociali ed economici legati tanto al territorio di riferimento, quanto ad ambiti de-territorializzati e poco visibili; e) ricerche tecnologiche che sono sempre più sofisticate per garantire efficienza ma, soprattutto, per attuare una sorveglianza totale in nome della sicurezza; f) scenari in cui il consumo diventa una modalità centrale di azione sociale oltre che economica. L'aeroporto è, dunque, un complesso e articolato insieme di ambiti spaziali in cui entrano in azione attività specializzate generalmente presenti in modo diffuso nelle città globali e che sono essenziali per la iper-valorizzazione del capitale. Inoltre, come per le città globali, l'aeroporto funge da luogo strategico per tanti altri settori economici (Sassen 2002: 21).

In altre parole, l'aeroporto è la materializzazione effimera dello “spazio dei flussi” (Castells 2002: 481 e ss.), al pari dei più importanti nodi di comunicazione.

Per tutte queste ragioni, l'aeroporto è da considerarsi una risorsa territoriale nella quale entrano in gioco sistemi complessi di governance pubblici e privati, sistemi territoriali che, nel contempo, sono locali e globali, rappresentativi sia di una più generale vita urbana nella quale la mobilità ha assunto il valore di categoria interpretativa centrale – mobilità che deve avvenire sempre all'insegna della sicurezza –, sia di comportamenti e interazioni individuali nei quali il consumo è diventato il collante principale dell'azione sociale.

2. Il ruolo dell'architettura

L'interesse dell'architettura per questi “luoghi” non è recente. Già nel secolo scorso, i maggiori architetti del Novecento si sono cimentati nella progettazione di aeroporti: dal finlandese Eero Saarinen all'italiano Aldo Rossi – il primo si è occupato dell'aeroporto JFK di New York nel 1962 (ora questo terminal è



Figura 3. Aeroporto Odloty (Cracovia)

stato trasformato in un hotel), mentre il secondo ha ampliato l'aeroporto di Milano-Linate nel 1992. Ma l'architettura ha assunto una rinnovata centralità a cavallo tra il XX e il XXI secolo, dovuta oltre che alla pluralità dei contenuti assunti dall'aeroporto, insieme all'estensione delle funzioni primarie del suo essere porta di entrata e uscita da un territorio (città, metropoli, regione, etc.), al fatto che si è creato un diret-

to parallelismo tra città e aeroporto, soprattutto in termini di tendenze del mutamento. Ad esempio, l'aeroporto internazionale di Madrid-Barajas è stato ideato dallo studio di Richard Rogers, all'insegna della sostenibilità ambientale e della valorizzazione paesaggistica, quali le strategie per ridurre l'inquinamento del traffico aereo, il contenimento dei costi di manutenzione (ad esempio, è previsto l'utilizzo dell'acqua piovana), l'uso della pietra calcarea, e così

via, così come ritroviamo nelle città più avanzate sotto il profilo della sostenibilità ambientale. Anche Renzo Piano si è interessato agli aeroporti, progettandone uno in mare aperto – l'aeroporto internazionale del Kansai nella baia di Osaka in Giappone – in linea con i progetti di espansione urbana realizzati sottraendo “spazi” al mare: si vedano i nuovi quartieri di Tokyo.

Insomma, fintanto che l'aeroporto aveva quasi esclusivamente la mono funzione del viaggio (di persone e beni), le caratteristiche architettoniche erano



Figura 4. Aeroporto internazionale di Tokyo

piuttosto semplici: grandi manufatti con i corridoi di entrata e uscita. Ma oggi l'aeroporto rinvia a un'idea di città desiderata da un numero crescente di persone. Ciò naturalmente apre un insieme di interrogativi in termini di esclusione e inclusione, segregazione e auto segregazione, partecipazione, conflitto e cittadinanza. Interrogativi con-

nessi agli effetti sociali della sorveglianza (Ball 2002, Ball e Haggerty 2005) e al fatto che vivere in un *panoptic sort* (Gandy 1993), equivale ad accettare non solo di essere permanentemente “sotto controllo”, consentendo così che la stessa libertà individuale possa essere limitata, ma anche di non mettere in discussione né i contenuti delle politiche adottate e neppure chi provvisoriamente ha compiti di governo.

Sotto questo profilo, l'architettura assume una rinnovata centralità, sia perché deve saper valorizzare e, nel contempo, generare questi contenuti, sia perché deve rinnovare in senso attrattivo l'insieme di attività funzionali all'esistenza dell'aeroporto, dal comfort dell'attesa alla piacevolezza del tempo dedicato al consumo.

Non si tratta, dunque, solo di singoli manufatti, ma di intere città aeroportuali, come quella progettata da Zaha Hadid per Zagabria, dentro la quale le diverse parti vengono collegate tra loro da un vasto parco urbano; così come l'architettura high-tech di Norman Foster che applica il concetto di leggerezza urbana agli aeroporti: da Hong Kong (con il Chep Lap Koh Airport) al Dubai

International Airport, dal London-Stansted al Beijing Capital International Airport di Pechino.

In questi concetti di fluidità e continuità che si materializzano nelle opere architettoniche di cui qui si riportano solo alcuni esempi, si percepisce una relazione osmotica città/aeroporto.

Va detto che la qualità di questi manufatti viene costantemente misurata, ad esempio, esiste una classifica dei “World Airport Awards” che è il risultato annuale di una selezione dei migliori aeroporti del mondo sotto il profilo architettonico, oltre che della funzionalità. Tale classifica si basa sul gradimento dei viaggiatori, i quali assegnano un voto a oltre 500 aeroporti.

Ad esempio, nel 2018 ai primi posti troviamo soprattutto aeroporti del continente asiatico (Singapore Changi, Seoul Incheon, Tokyo Haneda, Hong Kong, Doha Hamad) e, a seguire, alcuni aeroporti europei, quali quelli di Monaco, Londra-Heathrow, Zurigo e Francoforte. Tra i primi cento aeroporti per il momento non ve n'è alcuno italiano.



Figura 5. Aeroporto Internazionale di Tokyo

3. Funzioni sociali e trasformazioni

L'aeroporto può essere considerato, perciò, una proiezione materiale e simbolica di un modo di vivere la città e, più in generale, la società. Modi di vita e comportamenti i cui percorsi sono sempre più dilatati e più frequenti per la possibilità stessa di ridurre i tempi di attraversamento, ma anche più provvisori e instabili, così come lo sono gran parte delle relazioni e delle interazioni sociali che si formano in ambito urbano e metropolitano.

La sicurezza e la sorveglianza presenti in un aeroporto generalmente non sono messe in discussione e neppure vengono percepite come invasive, ma oggi vengono accettate anche dentro le città, soprattutto all'indomani dell'attentato

dell'11 settembre del 2001 e successivamente dopo i diversi attacchi terroristici che hanno attraversato il mondo: dalla strage di Charlie Hebdo al massacro di Bataclan a Parigi nel 2015, fino a quelli avvenuti nell'aeroporto Zaventem, nella metropolitana di Bruxelles nel marzo del 2016, nelle strade di Munster in Germania nel 2018, a Strasburgo alcuni giorni prima del Natale dello stesso anno. Basti pensare alle misure di sicurezza adottate a Milano in occasione dell'Expo, a Roma in relazione al Giubileo della Misericordia o a Bruxelles che per giorni ha blindato la città sul finire del 2015: stare pazientemente in fila davanti a un museo o a un edificio di pregio, accettare di essere perquisiti e analizzati con il metal detector nei cosiddetti "luoghi sensibili", essere osservati dai monitor della video sorveglianza dentro e fuori gli spazi pubblici, è diventato un paesaggio urbano sempre



Figura 6. Aeroporto Internazionale di Vancouver: luogo di attesa, relax e consumo

più consueto e frequente, accettato e persino desiderato perché considerato rassicurante, esattamente come avviene in un aeroporto. Insomma, vi è stato un passaggio concettuale dall'aeroporto che, come ha scritto Giandomenico Amendola (1997: 150) riepiloga «l'immagine della città e il suo *genius loci*», alla città che si "specchia" in esso.

Come leggere queste trasformazioni? Ai fini del presente saggio prenderò in considerazione quattro approcci conoscitivi che mi appaiono utili ad acquisire concettualmente l'aeroporto come emblematico luogo che racchiude (o anticipa) le tendenze urbane più importanti.

Il primo approccio riguarda un insieme di ricerche che hanno avuto come focus i nuovi paradigmi della mobilità, dentro cui si costruiscono identità sociali e relazioni. Il riferimento principale è agli studi di John Urry (2000; 2002; 2007; 2009).

Il secondo filone è quello che considera l'aeroporto "impregnato" di potere e controllo e focalizza l'interesse sui nessi problematici che intercorrono tra mobilità e sorveglianza totale. Il riferimento principale è a Peter Adey (2004; 2007).

Il terzo approccio è quello connesso a specifici studi di caso che prendono in considerazione le più recenti trasformazioni multifunzionali degli aeroporti assimilabili a quelle che riguardano gli shopping mall. Ad esempio, uno dei primi aeroporti che ha inaugurato lo stile mall è l'Airport Schiphol di Amsterdam (Nikolaeva 2012). Sotto questo profilo, sono utili i numerosi studi sugli shopping mall, a partire dal "classico" lavoro di Margaret Crawford del 1992 *The World in a Shopping Mall*.

Il quarto approccio riguarda il parallelismo tra *Gated Communities* e aeroporto, a partire dalla concettualizzazione di Simon Parker (2004) e alle contestuali riflessioni critiche.

Per ciò che riguarda il primo approccio, mi limito in questa sede a citare gli studiosi che, a mio avviso, sono interessanti ai fini di questo scritto e che, seppure da punti di vista diversi, si sono occupati delle ragioni che producono mobilità e dei suoi significati culturali e metafisici: Manuel Castells, in relazione all'influenza sulla struttura sociale della diffusione delle tecnologie digitali (2002); Guido Martinotti, in relazione alla nuova morfologia sociale e alla dimensione metropolitana (1990, 1999), Tim Cresswell, in relazione alla produzione sociale di mobilità (2001). Ma è Urry che specificamente studia (a più riprese) la mobilità classificandola in quattro tipi di viaggio meritevoli di attenzione e non separabili l'uno dall'altro: «the physical movement of objects, the imaginative travel, the virtual travel, the corporeal travel of people» (2002: 255). Va ricordato che, fino a qualche decennio fa, la sociologia ha focalizzato l'attenzione sulle interazioni tra singoli individui e gruppi sociali in una condizione di prossimità – basti pensare al ricco filone di studi che, partendo dall'*Excursus sulla Sociologia dei sensi* di George Simmel del 1907, è approdato alle interazioni *face to face* studiate da Irving Goffman per oltre due decenni (1959-1981) –, ma secondo Urry, la sociologia ora dovrebbe investigare sul nesso tra relazioni sociali in situazione tanto di prossimità, quanto di distanza, giacché la diffusione delle nuove tecnologie digitali ha indotto un mix di spazi reticolari che sono sia di tipo virtuale che di prossimità (*Ibid.*: 254 e ss.). Ciò perché prossimità e distanza sono diventati due elementi stabili della

complessiva vita sociale e riguardano ormai tutte le tipologie di popolazione, ma soprattutto quelle più mobili.

Per ciò che riguarda il secondo approccio, Adey (2004; 2007) esplora «a number of the most recent surveillance techniques for monitoring and controlling passenger at the airport» (2004: 501), analizza le implicazioni di queste tecniche in termini di privacy e di discriminazione ed esamina la sorveglianza della (human and non-human) mobilità ossia delle persone e degli oggetti in transito, applicando l'approccio *Actor Network Theory* (ANT) e che può essere utilizzato per studiare e comprendere i nessi che si creano tra comportamenti sociali e applicazione delle tecnologie della sicurezza: «This systematic approach focuses on the infrastructure which supports socio-technical developments and their interactions. ANT also provides us with a lens to examine the links between the so-called social and the technical and suggests that actors can be enrolled to stabilise the network» (Carroll *et al.* 2012: 54). Come scrive Adey, l'aeroporto è uno spazio sotto sorveglianza totale, il che non significa che ogni passeggero sia rigorosamente esaminato, bensì che le autorità aeroportuali mettono in atto diversi metodi e tecniche di sorveglianza, comprese quelle che permettono di studiare il “body as text” fino alle tecniche conosciute come *profiling* per selezionare chi e che cosa potrebbero essere fonte di insicurezza (2004: 505-508). L'aeroporto è un sistema spaziale totale costruito ed organizzato per ordinare e classificare le persone in movimento (Dodge e Kitchin 2004). Questo sistema è invasivo, produce separazioni artificiali tra persone e tra queste e gli oggetti, contempla esclusioni di vario tipo, ma è sempre più accettato e persino desiderato, così come la sicurezza è diventato uno degli indicatori sociali più importanti per misurare la qualità della vita degli individui e dei luoghi.

Per ciò che riguarda il terzo approccio, il fatto che l'aeroporto sia ormai sempre più simile a uno shopping mall lo rende uno spazio familiare anche grazie agli oggetti esposti, al pari di tutti quei malls situati all'interno o ai bordi delle città di provenienza dei passeggeri. Oggetti che nella città rappresentano pezzi di mondo, così come il mall nel suo insieme racchiude il mondo complessivamente inteso, ossia oggetti che si possono trovare ovunque, soprattutto se si tratta di brand noti: «As central institutions in the realm of consumption, shopping malls constantly restructure both products and behavior into new combinations that allow commodities to penetrate even further into daily life». E ancora: «Malls have achieved their commercial success through a va-

riety of strategies that all depend on “indirect commodification”, a process by which non salable objects, activities, and images are purposely placed in the commodified world of the mall» (Crawford 1992: 12 e 16). Ma gli shopping malls sono spazi privati che possono assolvere anche a funzioni pubbliche, a patto che si rispettino le regole del mall; regole che restringono le attività civiche, politiche e religiose specifiche della vita urbana storicamente data. Come ha scritto Margareth Kohn (2004), i malls suburbani hanno dimostrato, più dei centri urbani tradizionali, che sono luoghi più economici, comodi per i parcheggi e contengono economie di scala, sono anche spazi sorvegliati che, però, non significa che siano preferibili dal punto di vista estetico e soprattutto civico (Kohn 2004). Il mall è uno spazio privato che rafforza l'esistenza di mobilità segregate all'interno di corridoi sotto controllo, grazie ai quali è più facile assicurare che le persone diverse tra loro non si incontrino: la gente d'affari non si mescola con la gente da strada, i consumatori non si confrontano con coloro che hanno scarse capacità di accesso alle risorse e i ricchi non vedono i poveri. Questa assenza di mescolanza sociale è evidente anche sotto il profilo architettonico, o meglio le architetture dei malls non sono ideate per agevolare la mescolanza sociale, bensì per semplificare le dinamiche del controllo, oltre che l'accesso alle merci.

Per ciò che riguarda il quarto approccio, sembra esserci un nesso tra aeroporto e *Gated Communities* (Parker 2004), queste ultime sono da intendere tanto come comunità che si auto-segregano, chiuse sotto il profilo fisico (con barriere che ne impediscono l'accesso), tanto come forme di vita sociale che della sicurezza totale ne fanno un baluardo: possono varcare i cancelli solo quelle popolazioni adeguate al luogo per status e comportamenti sociali e che rispondono, così, alle regole dettate dal luogo stesso. In questo specifico senso c'è un nesso tra aeroporto e *gated communities*, considerato che l'accesso a un aeroporto è limitato soltanto a quelle popolazioni che hanno l'*habitus* del viaggiatore, oppure del personale che vi gravita e che lavora nei diversi ambiti. Per tutti gli altri la cesura spaziale è pressoché totale. Anche in questo senso, l'aeroporto è una metafora urbana, giacché, le città si stanno organizzando sempre più come un insieme di enclave, sulla base del principio che si sta con i propri simili, mentre si allontanano quelli che non sono percepiti come uguali a sé.

In definitiva, questi approcci, seppure solo accennati, aiutano a comprendere che l'uso che si fa di uno spazio urbano (pubblico e/o privato) e le modalità in cui lo si organizza e lo si controlla, non solo aiutano a comprendere le tra-

sformazioni urbane, ma rappresentano una idea di società *tout court*, di cui l'aeroporto è la metafora per eccellenza. Infatti, dietro la sua funzione principale di mobilità e di collegamento tra le diverse parti del mondo, l'aeroporto rinvia a un modello di ordine sociale che si vuole sicuro e senza presenze inquietanti, e dove la libertà di espressione è nei fatti limitata. Kohn ribadisce che gli aeroporti, pur essendo diventati dagli anni '80 in poi luoghi compositi dove coesistono molte attività, continuano ad escludere, anche perché queste attività sono sottoposte a restrizioni di vario tipo, comprese proprio tutte quelle espressioni legate alla libertà di parola, ad esempio le attività politiche. A mo' di esempio Kohn riporta casi sottoposti all'attenzione della Suprema Corte degli Stati Uniti e del Canada riguardanti gli aeroporti di Boston e Montreal, quali: il caso delle petizioni dei membri della *Church of Krishna Consciousness* ai quali è stato proibito di distribuire volantini dentro l'aeroporto; o anche lo sciopero di impiegati di una compagnia di noleggio auto presso la Logan Airport, ai quali è stato impedito di sostare dentro l'aeroporto. In tutti i casi, se l'aeroporto è da ritenersi un forum pubblico, in quanto variante moderna delle stazioni ferroviarie e dei porti, allora non si comprende perché la libertà di espressione non debba essere consentita; viceversa, come è avvenuto per le sentenze delle due Corti sopra citate, se l'aeroporto non rientra nel "tradizionale forum pubblico", allora sono consentiti i limiti e i controlli, così come vengono decisi dall'autorità aeroportuale. La Corte Suprema americana, infatti, ha sentenziato a maggioranza (quattro giudici su cinque) che all'aeroporto non si potesse applicare la dottrina riguardante i forum pubblici tradizionali; così come quella canadese ha posto «reasonable limits» alla libertà di espressione all'interno degli aeroporti (Kohn 2004: 37-45). Porsi problemi come il diritto di distribuire volantini in un determinato luogo, od anche usare altre forme di comunicazione per portare all'attenzione pubblica questioni che attengono alla libertà di espressione potrebbe apparire superfluo, comunque studiare come determinati spazi urbani cambiano o perdono la loro natura pubblica, aiuta a capire in che direzione stanno andando i più generali mutamenti delle città (*Ibid.*: 36-52).

Sotto questi aspetti, l'aeroporto sta assumendo una forte valenza, seppure articolata, di metafora urbana per almeno tre ordini di ragioni: *a*) è rappresentativo di un modello di organizzazione specializzata e separata degli spazi, all'insegna della sicurezza; *b*) è indicativo di un modello di ordine sociale semplificato in cui la polarizzazione inclusione/esclusione è acquisita come

ovvia e non viene messa in discussione; c) rinvia a comportamenti individuali estremamente mobili e perciò percepiti come “liberi”, ma che, di fatto, si sottraggono a tutto ciò che è espressione di cittadinanza attiva.

4. Un caso di studio: l'aeroporto “Costa Smeralda”

L'aeroporto “Costa Smeralda”³ si è affermato in relazione al turismo di élite che ai primi anni '60 del Novecento si è avviato ad opera del principe ismaelita Aga Khan, diventando in pochissimi anni competitivo nel Mediterraneo, oltre che rispetto agli aeroporti di Elmas (alle porte dell'area metropolitana di Cagliari) e Alghero-Riviera del Corallo (alle porte di Alghero e dentro il sistema urbano di Sassari, Alghero e Porto Torres).

La competitività è dovuta, anzitutto, per la notorietà dei viaggiatori appartenenti per lo più al jet-set internazionale, ma anche perché il turismo in Sardegna negli ultimi decenni è diventato un settore economico trainante. Il



Figura 7. Aeroporto di Alghero-Riviera del Corallo: i primi segni di turismo internazionale alla fine degli anni '50 (fonte: Ente del Turismo)

che ha comportato un crescente flusso di turisti provenienti dalle altre regioni italiane e da altri Paesi. Ma solo recentemente l'aeroporto “Costa Smeralda” ha assunto una funzione di centralità in quanto luogo urbano, rispetto sia alla città di Olbia, sia alla più vasta area

- 3 «Il nome “Costa Smeralda” fu scelto per consenso unanime, in quanto si ritenne che, come era avvenuto in altre parti del mondo a forte vocazione turistica, esso sarebbe stato un potente veicolo pubblicitario per tutta la zona a nord e a sud di Olbia. Una denominazione che causò in gran parte dell'opinione pubblica il falso convincimento che l'aeroporto fosse stato realizzato con fondi del Consorzio della Costa Smeralda (leggi Aga Khan), mentre invece l'opera fu interamente finanziata con fondi pubblici» (Gheradini 2003: 46 e ss.).

centro-orientale della Sardegna (in particolare la Gallura) (Gerardini 2003). La ragione di questa centralità è dovuta alla presenza di alcune funzioni primarie che lo hanno reso una risorsa urbana strategica. Infatti, è diventato sede universitaria – uno dei pochi casi al mondo di aeroporto che in alcune sue parti è stato trasformato in aule, uffici dei docenti e luoghi di ritrovo degli studenti – e anche sede di enti quali l'Associazione degli industriali, insieme ad alcuni servizi bancari e di supporto non solo turistico. In tempi più recenti è diventato anche un luogo di incontro, di consumo (compreso quello culturale) e di svago. L'elemento di interesse sociologico è che, in ragione di presenze tanto instabili (viaggiatori e popolazioni del territorio circostante) quanto stabili (studenti universitari e operatori dei diversi servizi presenti), questo aeroporto è diventato un luogo denso di pratiche sociali urbane.

Sotto questo profilo, il “Costa Smeralda” è un chiaro esempio di metafora urbana e, in tal senso, è un costante “oggetto” di studio dell'equipe di sociologi del territorio dell'Università di Sassari, fin dagli anni 2011/12, quando si è avviata un'indagine all'interno di un progetto di ricerca di interesse nazionale sugli spazi pubblici e le popolazioni mobili, per il quale sono state applicate diverse metodiche: dall'analisi di materiali tecnici e iconografici all'analisi secondaria di fonti statistiche, dalle interviste a interlocutori privilegiati all'osservazione diretta, svolta in diverse fasce orarie del giorno e in vari periodi dell'anno (Mazzette 2013, Mazzette e Spanu 2016). Va però specificato che l'osservazione degli usi sociali ha riguardato in modo particolare gli studenti che frequentano i corsi universitari ivi presenti, piuttosto che i viaggiatori che vi transitano.

Da questo punto di vista l'aeroporto “Costa Smeralda” è la rappresentazione materiale di quella metafora urbana a cui ho fatto riferimento nelle pagine precedenti e che è connessa sia alla crescente domanda sociale di sicurezza della città complessivamente intesa che implica forme di segregazione e autosegregazione individuale e di gruppo, sia al connubio pubblico/privato e alla propensione della città contemporanea verso la privatizzazione nell'uso degli spazi, nella gestione dei servizi, nelle fonti finanziarie, nelle attività presenti prevalentemente di consumo e di intrattenimento. Ma tutto ciò implica diversi aspetti problematici della vita sociale quali quelli che schematicamente indico qui di seguito:

1. si instaurano interessanti dinamiche pubblico/privato difficilmente distinguibili e separabili proprio in ragione della relazione che intercorre tra funzioni presenti, specificità dello spazio e flussi. Tali dinamiche si possono manifestare in pratiche che non sono linearmente né solo pubbliche né solo private, bensì

si collocano in un'area per così dire grigia di "quasi spazio pubblico" (Kohn 2001; 2004: 7-11).

2. Gli usi che si fanno delle sezioni "aperte" dell'aeroporto (ossia quelle

di attesa e di incontro) corrispondono a una natura pienamente urbana, in particolare in quelle parti dell'aeroporto che hanno un'esplicita destinazione d'uso legata alla formazione e alla ricerca dove si costruiscono relazionalità e forme di comunità che ritroviamo tanto nelle aule e negli spazi antistanti le università, quanto nelle tradizionali piazze urbane.

3. L'aeroporto è uno spazio sottoposto al controllo totale attraverso sia le tecnologie di sorveglianza, sia le logiche seduttive che normalmente si trovano in un mall. Ma una

medesima domanda di controllo degli spazi (con video sorveglianza e presenza delle forze dell'ordine) la ritroviamo anche al di fuori di questo luogo.

Ciò significa che

il controllo è percepito come rassicurante dai cittadini, piuttosto che come



Figura 8. Aeroporto Olbia Costa Smeralda⁴



Figura 9. Aeroporto Olbia Costa Smeralda

⁴ Le tre foto riguardanti l'aeroporto Costa Smeralda sono state fatte dalla Prof. Lucia Giovannelli, presidente del corso di laurea in Economia e Management del turismo, Dipartimento di Scienze economiche e Aziendali, Università di Sassari. In particolare l'ultima riprende i frequentanti del corso, che studiano in un'area soprastante l'ingresso dell'aeroporto.

una forma di limitazione e di esclusione.

4. Il mix di attività di consumo e di intrattenimento presenti e la collocazione territoriale a ridosso di Olbia (il centro storico della città dista circa



Figura 10. Aeroporto Olbia Costa Smeralda

- 5 Km) lo portano ad essere considerato un vero e proprio centro urbano, al quale vanno aggiunte capacità attrattive e seduttive per i canoni seguiti nella costruzione e cura di un ambiente di qualità (Allen 2006). Infatti, qui sono numerose le persone provenienti da altri luoghi che si danno appuntamento per un caffè, visitare una mostra (ad esempio, si espongono quadri di pittori emergenti), ascoltare un concerto jazz, assistere alla presentazione di un libro, mangiare, studiare, fare shopping, e così via. Il tutto avviene in un ambiente visto come esteticamente piacevole e curato, nonché sicuro e protetto.
5. L'uso delle tecnologie digitali (dal computer portatile all'iPad e allo Smartphone) accompagna costantemente tutte le attività che si svolgono dentro l'aeroporto, così come avviene d'altronde in qualunque altro luogo urbano, per cui, l'osservazione diretta ha reso manifesti quegli spazi reticolari di cui aveva trattato Urry e che sono, nel contempo, virtuali e di prossimità.
6. Come in una *gated community* l'accesso non è né libero né aperto a tutti, soprattutto a coloro che non hanno l'*abito* giusto del viaggiatore, del consumatore, dell'operatore di una qualunque attività presente nell'aeroporto, dello studente, del professore che insegna in uno dei corsi universitari ivi presenti, del cittadino che ha capacità di accesso al consumo, e così via.
7. I singoli comportamenti rinviano a un'idea di tante micro-comunità coese al loro interno e che si formano sulla base del principio secondo il quale "si sta con i propri simili". E ciò nonostante la selezione, cioè l'esclusione, sia già avvenuta prima ancora di entrare nell'aeroporto. Infatti, raramente i fruitori dei diversi spazi si mescolano, mentre le sporadiche interazioni con chi è percepito come diverso da sé sono rapide, impersonali e funzionali ai servizi richiesti.

8. In definitiva, l'aeroporto "Costa Smeralda" presenta, senza le consuete sedimentazioni storiche e mediazioni culturali che si riscontrano nelle città storiche, molte delle caratteristiche e degli aspetti controversi che caratterizzano gli spazi urbani delle città contemporanee e a sviluppo avanzato.

7. Conclusioni

Rappresentare l'aeroporto come una metafora urbana comporta alcuni problemi interpretativi.

Anzitutto, considerato che si tratta di uno spazio la cui funzione principale è la mobilità e il flusso, la natura pubblica (che non è legata soltanto alla proprietà e al management) dell'aeroporto è sempre provvisoria (mobile per l'appunto) e legata, più che alla conformazione del luogo, prevalentemente ai comportamenti sociali dei suoi frequentatori, anch'essi provvisori. Osservando le pratiche degli studenti che studiano dentro l'aeroporto "Costa Smeralda", abbiamo avuto la conferma che gli spazi fisici sono uno dei "luoghi" di formazione che non esclude, a sua volta, altri "luoghi" di formazione interni alle reti di comunicazione virtuale. In questo senso, la fisicità dello stare insieme trova alimento e sollecitazione grazie all'uso costante delle tecnologie dell'informazione: ad esempio, gli studenti osservati hanno sempre tenuto aperte le due forme di comunicazione, della compresenza fisica *face-to-face* e del collegamento a distanza, così come aveva sottolineato Urry. Si conferma, inoltre, il bisogno sociale di costruire e inventare propri "spazi" di aggregazione e socializzazione in qualunque situazione, anche in quelle sottoposte al controllo totale come avviene in un aeroporto per le ovvie ragioni di sicurezza.

L'elemento sociale più interessante, a mio avviso, è costituito dal fatto che anche in uno spazio così delimitato e iper specializzato come l'aeroporto, si manifestano nicchie e corridoi di vita separati e distinti (assimilabili a quelli di attraversamento in entrata e in uscita verso i gate), dentro i quali vigono codici comunicativi interni ai gruppi che si formano in virtù degli interessi comuni e dei comportamenti conseguenti (le diverse forme di socialità, comprese quelle di *vita sotterranea*). Corridoi di vita che non entrano in relazione con l'ambiente circostante che, a sua volta, riduce i contatti all'utilità economica (i viaggiatori sono consumatori). Vale a dire che anche in uno spazio specializzato e controllato, perciò percepito come sicuro, il contatto con la molteplicità è

(in)volontariamente evitato, ossia si riproducono le medesime forme di (auto) segregazione fisica che ritroviamo nelle *gated communities*, stavolta però senza la primaria funzione dell'abitare, e perciò con un livello di mutevolezza e provvisorietà portato a parossismo.

Bibliografia

- Adey P. (2004), "Secured and Sorted Mobilities: Examples from the Airport", *Surveillance & Society*, 1(4), pp. 500-519.
- Adey P. (2007), "'May I Have your Attention': Airport Geographies of Spectatorship, position and (Im)mobility", *Environment and Planning D: Society and Space*, 25, pp. 515-536.
- Allen J. (2006), "Ambient power: Berlin's Potsdamer Platz and the seductive logic of public spaces" *Urban Studies*, 43 (2), pp. 441-455.
- Amendola G. (1997), *La città postmoderna*, Bari-Roma, Laterza.
- Ball K. (2002), "Elements of surveillance: a new framework and future directions", *Information, Communication and Society*, 5 (4), pp. 573-590.
- Ball K. e Haggerty K. D. (2005). "Editorial: Doing Surveillance Studies", *Surveillance & Society*, 3 (2/3), pp. 129-138.
- Carroll N., Richardson I., Whelan E. (2012), "Service Science: An Actor-Network Theory Approach", *International Journal of Actor-Network Theory and Technological Innovation*, 4 (3), pp. 51-69.
- Castells M. (2002), *La nascita della società in rete*, Milano, Università Bocconi Editore.
- Crawford M. (1992), "The World in a Shopping Mall", in Sorkin M. (a cura di), *Variations on a theme Park: Scenes from the New American City*, New York, Hill and Wang.
- Cresswell T. (2001), "The production of mobilities", *New Formations*, 43, pp. 3-25.
- Dodge M. e Kitchin R. (2004), "Flying through code/space: the real virtuality of air travel", *Environment and Planning A*, 36 (2), pp. 195-211.
- Gandy O.H. (1993), *The Panoptic sort: A Political Economy of Personal Information*, Boulder CO, Westview Press.
- Gerardini G. (2003), "Costa Smeralda: un aeroporto di livello europeo", *Sardegna industriale*, 4, pp. 46-51.

- Gordon A. (2008), *Naked Airport: A Cultural History of the World's Most Revolutionary Structure*, Chicago, University of Chicago Press.
- Graham A. (2008), *Managing Airports. An International perspective*, Third Edition, Oxford (UK), Elsevier.
- Kohn M. (2001), *The Mauling of Public Space*, Dissent, Spring.
- Kohn M. (2004), *Brave New Neighborhoods. The Privatization of Public Space*, New York-London, Routledge.
- Martinotti G. (1990), *Metropoli*, Bologna, Il Mulino.
- Martinotti G. (1999), "A city for whom? Transients and public life in the second-generation metropolis", in Beauregard R., Body-Gendrot S. (a cura di), *The Urban Moment: Cosmopolitan essays on the Late-20th-century City*, London, Sage.
- Mazzette A. (2013) (a cura di), *Pratiche sociali di città pubblica*, Bari-Roma, Laterza.
- Mazzette A. e Spanu S. (2016), "Alla ricerca della sicurezza totale negli spazi urbani", *Sociologia urbana e rurale*, 110, pp. 124-145.
- Nikolaeva A. (2012), "Designing Public Space for Mobility: Contestation, Negotiation and Experiment at Amsterdam Airport Schiphol", *Economische en Sociale Geografie*, 103, pp. 542-554.
- Parker S. (2004), *Urban Theory and the Urban Experience: Encountering the City*, London, Routledge.
- Sassen S. (2002), *Globalizzati e scontenti*, Milano, Il Saggiatore.
- Urry J. (2000), *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the 21st Century*, London, Routledge.
- Urry J. (2002), "Mobility and Proximity", *Sociology*, 36 (2), pp. 255-274.
- Urry J. (2007), *Mobilities*, Cambridge, Polity Press.
- Urry J. (2009), "Mobilities and social theory", in Turner B.S. (a cura di), *The New Blackwell Companion to Social Theory*, Chichester, Wiley-Blackwell.