

**Zones Portuaires:
un dispositivo di ricerca-azione sul Porto di Genova**
Maria Elena Buslacchi, Maria Pina Usai

Abstract

Fino a pochi decenni fa, a Genova, porto e città erano culturalmente un tutt'uno: non c'era famiglia che non contasse un parente camallo, marinaio o armatore. Con la progressiva meccanizzazione portuale e una visione urbanistica che, in Italia, considera città e porto realtà separate, questo legame si è deteriorato. Il laboratorio di studi urbani UniGE "Incontri in città" e l'associazione U-BOOT Lab nel 2015 hanno promosso un dispositivo di indagine territoriale che coinvolge attivamente le comunità: Zones Portuaires lavora per favorire la connessione tra porto e città con un progetto di ricerca di lunga durata articolato in più azioni, la cui portata e efficacia sono cambiate nel tempo. Se il clima di fiducia sviluppato negli anni ha permesso di accedere ad ambienti, dati, contatti inizialmente non raggiungibili, anche le aspettative rispetto ai risultati si sono fatte più ambiziose nelle comunità coinvolte. Il testo esplora queste esperienze in maniera riflessiva e osserva il funzionamento del dispositivo e i suoi esiti, cercando di coglierne l'aspetto scientifico, culturale e sociale in una prospettiva integrata.

Until a few decades ago, the port and the city were culturally "one" in Genoa: there was no family that did not count a dock worker, sailor or ship owner as a relative. With the progressive mechanization of the activity and an urbanistic vision that considers city and port as separate realities in Italy, this link has deteriorated. In 2015 UniGE urban studies laboratory "Incontri in città", initiated with the association U-BOOT Lab a device for territorial analysis and active community involvement: Zones Portuaires works to understand and promote the connection between port and city with a long-term research project articulated in several actions. The scope and effectiveness of these actions have changed over time: while the climate of trust developed over the years and has allowed to access environments, data, contacts that were initially unreachable, expectations regarding results have also become more ambitious in the involved communities. The text explores these experiences in a reflective way and with concrete examples it observes the functioning of the device and its outcomes, trying to grasp its scientific, cultural and social aspect in an integrated perspective.

Parole chiave: porto; ricerca-azione; festival; riconoscimento

Keywords: port; research in action; festival; recognition

Introduzione

Alla domanda «che cos'è Zones Portuaires?» nel 2015 rispondevamo «un festival tra città e porto». Dopo qualche tempo, abbiamo cominciato a parlare di «un dispositivo di ricerca-azione

sulla relazione fra porto e città». Oggi, raccontando la storia di questa esperienza, ci fermiamo a riflettere su come i due aspetti si siano sviluppati, in parallelo, intersecandosi e nutrendosi sino a costituire le fasi di uno stesso processo. L'approccio interdisciplinare che abbiamo scelto di utilizzare fin dall'inizio partiva dalla matrice delle nostre rispettive formazioni e coniugava l'interesse socio-antropologico con la prospettiva urbanistica. Proprio per questo ci metteva di fronte a diversi interrogativi rispetto al nostro ruolo e al posizionamento del progetto: potevamo legittimamente considerarci osservatrici di un contesto nel quale stavamo intervenendo in maniera diretta? Potevamo autorizzarci a delimitare un terreno di ricerca, e come? In quale maniera avevamo deciso di esplorarlo? Come osserva Colajanni (2014: 29), due 'difetti costitutivi' sono storicamente rimproverati all'antropologia 'applicata' da parte dei sostenitori di un'antropologia considerata 'pura': la scarsa scientificità che imporrebbe il coinvolgimento del ricercatore in un impegno politico o sociale e il condizionamento della sua libertà da parte dei promotori diretti della ricerca o degli attori che ne definiscono il campo.

Questo articolo intende portare alla luce in maniera riflessiva la produzione di significati che l'esperienza di ricerca-azione di Zones Portuaires Genova ha consentito, e che un più tradizionale contesto di distanziamento del ricercatore dal suo oggetto non avrebbe fatto emergere. Per questo, nell'intento di seguire le fasi del processo dalla sua nascita al suo sviluppo, la dimensione narrativa si intreccia nel testo con quella analitica, per aprire una riflessione che contribuisca a consolidare il valore dell'approccio pratico alla ricerca attraverso tecniche e linguaggi diversi. Il testo ripercorre quindi le fasi con cui l'iniziativa si è trasformata, da proposta culturale rivolta a un pubblico determinato, a dispositivo che ha aperto uno spazio di ricerca condiviso fra il mondo accademico, quello dei lavoratori del settore marittimo-portuale e quello della città di Genova. In questo spazio l'oggetto stesso dell'indagine e il suo scopo ultimo sono stati ridefiniti e negoziati nel tempo, di concerto fra i diversi attori coinvolti e con metodologie adattate negli anni. In particolare l'articolo analizza l'apporto del linguaggio dell'arte – e in questo caso dell'arte pubblica – ad una riflessione collettiva capace di superare la dicotomia fra produzione di un discorso 'scientifico' e 'divulgazione', in cui l'autorialità dei contenuti non sia limitata al ricercatore, ma condivisa con gli attori in azione sul campo.

Zones Portuaires da Marsiglia a Genova

Zones Portuaires è nato come progetto culturale a Marsiglia nel 2010 e si è trasformato in un progetto di ricerca-azione nella sua edizione genovese, dal 2015. L'origine del collegamento, come spesso accade, va imputata ad un caso fortuito, provocato tuttavia da una situazione di 'campo'. Emmanuel Vigne, direttore artistico dell'iniziativa francese, gestisce un cinema nella cittadina di Port-de-Bouc, in prossimità di Fos-sur-Mer (polo petrolchimico del porto di Marseille-Fos). Con l'associazione Zones Portuaires ogni estate trasferisce la sua attività sul *toit-terrasse* della Cité Radieuse di Le Corbusier a Marsiglia, dove propone una rassegna cinematografica sulle città portuali, dedicando la programmazione ad una città ospite. Quando, nel 2013, la scelta cade sul capoluogo ligure, una delle autrici di questo articolo, Maria Elena Buslacchi, sta svolgendo il suo dottorato in cotutela proprio fra Genova e Marsiglia. Per la sua ricerca ha occasione di incontrare, conoscere e intervistare molti operatori culturali attivi sul territorio: fra questi Emmanuel Vigne. Il caso Zones Portuaires la interessa particolarmente: sia per questa imminente connessione con la sua città natale, Genova, sia per la tematica specifica, che unisce la dimensione urbana a quella culturale. Nei mesi seguenti si comincia ad interessare allora alle iniziative divulgative, performative, di mediazione sviluppate sul tema della cultura portuale, analizzando in ottica comparativa anche le piccole esperienze esistenti a Genova (Buslacchi, 2014). Poco per volta, da osservatrice si fa attrice, facendosi coinvolgere direttamente nel progetto francese. L'équipe si accorda con lei per definire una programmazione di proiezioni e di incontri su Genova a Marsiglia e, contestualmente, organizzare anche nella città italiana una retrospettiva sul progetto marsigliese.

Nel 2014, a Marsiglia, il progetto interseca l'interesse dell'altra autrice, Maria Pina Usai, che a Cagliari collabora con l'Agenzia Conservatoria delle coste della Regione Sardegna alla redazione di strategie di gestione delle zone di conservazione costiera attraverso lo sviluppo di progetti di valorizzazione del patrimonio culturale materiale e immateriale. Da poco rientrata a Genova, la sua attenzione per il paesaggio costiero ricade sul porto, e la conduce ad avviare una ricerca indipendente sulla relazione conflittuale tra città e 'infrastruttura portuale': l'interrogativo è se il porto possa essere inteso, nella sua accezione paesaggistica,

come 'spazio urbano'. Il suo obiettivo è realizzare un progetto culturale multimediale che possa contribuire a stimolare una riflessione pubblica sul tema e la costruzione di un dibattito condiviso per l'elaborazione di ipotesi strategiche di riconnessione. La ricerca è sviluppata nell'ambito di U-BOOT Lab - ricerca e azione su paesaggi ad alta vulnerabilità sociale e ambientale, associazione culturale senza scopo di lucro da lei co-fondata nel 2012 tra Cagliari, Genova e Milano insieme a un gruppo di architetti con competenze nell'ambito del paesaggio, della fotografia e dell'editoria, che sviluppa e promuove progetti di innovazione sociale per la valorizzazione del paesaggio con un approccio interdisciplinare contestuale a base comunitaria.

Dall'incontro delle due ricerche, la prima con una forte vocazione antropologica nata in ambito accademico, la seconda con un taglio paesaggistico e cresciuta nell'intersezione tra amministrazione pubblica e associazionismo culturale, prende forma Zones Portuaires Genova, che nasce nel 2015 con un'edizione 'pilota', curata da U-BOOT Lab e dal Laboratorio permanente di studi urbani Incontri in Città, gruppo di ricerca interdipartimentale formatosi all'Università di Genova nel 2012.

Questa biografia ragionata dell'esperienza, proprio per la sua dimensione immersiva, richiede di passare alla prima persona. Rapidamente ci siamo rese conto che l'incontro, seppur mediato anche attraverso forme culturali diverse, per non restare sul piano teorico doveva passare attraverso l'esperienza diretta del confronto con la realtà spaziale e lavorativa: confronto non facile da organizzare e rendere appetibile per una popolazione che non sia già interessata al tema. Per questo, nel tempo, abbiamo declinato l'azione del festival secondo un approccio più flessibile, che si avvale della ricerca artistica e delle pratiche culturali non solo come strumento di indagine e restituzione, ma soprattutto come metodo di coinvolgimento attivo delle comunità di riferimento.

Il programma inizialmente ruota attorno alle proiezioni e, come nel formato originario marsigliese, vi accosta momenti di incontro a tema. Le iniziative nel 2015 sono organizzate negli spazi dei primi partner istituzionali del festival a Genova: il Galata Museo del Mare (in capo al Comune) e il Museo della Lanterna (allora gestito da un'associazione di volontari). Una proiezione è allestita nello spazio pubblico urbano, in una piazzetta del quartiere retro portuale di Prè, con il coinvolgimento della comunità locale senegalese che per l'occasione si occupa della ristorazione.

La selezione dei film denota l'interesse per alcuni aspetti centrali che saranno sviluppati nell'ambito della ricerca-azione degli anni successivi: la relazione fra città e porto, la dimensione umana del lavoro portuale, le città portuali come snodo di flussi globali di persone, merci e culture.

I film a Zones Portuaires Genova 2015

- *Les Hommes du Port*, documentario etnografico sul lavoro portuale girato a Genova nel 1995 dallo svizzero Alain Tanner, in cui molti camalli, durante la proiezione vent'anni dopo, si rivedono intervistati, o riconoscono volti noti.

- *Zone Portuaire*, il documentario che dà nome al festival, montato con immagini d'archivio dallo stesso Emmanuel Vigne e incentrato sulle trasformazioni della città e del porto di Marsiglia, dall'inizio del Novecento agli anni Settanta.

- *Les rendez-vous des quais*, che il regista Paul Carpita gira fra il 1950 e il 1953 sulle contestazioni degli scaricatori del porto di Marsiglia negli anni immediatamente precedenti - film censurato per ragioni politiche e riabilitato soltanto nel 1990.

- *La Pirogue*, proiettato in collaborazione con l'Alliance Française di Genova, racconta la 'rotta atlantica' all'Europa: l'itinerario di migrazione di chi prova a raggiungere l'Unione dalle sponde africane occidentali alle isole Canarie.

La definizione di un obiettivo

Fin dalle prime occasioni di dialogo con i lavoratori del porto, avviate allo scopo del loro coinvolgimento nella programmazione culturale del festival, l'obiettivo di Zones Portuaires a Genova si è definito come lo sviluppo di una migliore permeabilità fra il territorio urbano e quello portuale. Da parte delle diverse categorie professionali, la volontà che ci è stata presentata come un'esigenza fondamentale era quella di essere conosciute e comprese. Questo aspetto emergeva come il tratto comune di tutti i primi incontri conoscitivi che organizzavamo e ci ha portato a riflettere sul significato di un'identità portuale genovese spesso data per assunta, citata nel discorso pubblico recente ed attuale sulla città¹, ma non altrettanto frequentemente analizzata². Il

1 Ad esempio, l'attuale progettazione strategica del Comune ha fra i suoi assi principali quello di città 'Capitale del Mare', per cui è stato recentemente creato un evento dedicato: il Blue Economy Summit, che dal 2018 si aggiunge ad altre storiche iniziative già presenti in città come il Salone Nautico (dal 1962) o la Genoa Shipping Week (nata nel 2013 dalla fusione di Port&ShippingTech e Shipbrokers and Shipagents Dinner).

2 Gli studi condotti sulla dimensione portuale della città si limitano principalmente agli ambiti economico e logistico (si vedano in particolare i lavori

processo di trasformazione urbanistica e d'immagine che ha interessato Genova a partire dagli anni Ottanta, in particolare con il ricorso a 'grandi eventi' (Guala, 2002) di significativa portata simbolica, ha riutilizzato a più riprese il tema dell'identità portuale della città (Hillman, 2008) per significare una storica vocazione all'apertura internazionale. Tanto gli interventi architettonici e urbanistici – la riconversione dell'area del Porto Antico e della Darsena, la creazione del Galata Museo del Mare – quanto la comunicazione istituzionale – l'esposizione internazionale nel 1992 dedicata a Cristoforo Colombo e alle esplorazioni geografiche, la Capitale europea della cultura nel 2004 dedicata al tema del viaggio – si sono articolati su spazi, logiche, figure della storia marittima genovese. Il porto era – e resta – costantemente citato nei discorsi dei rappresentanti politici, delle istituzioni, del mondo imprenditoriale, senza tuttavia che i suoi lavoratori di oggi siano mai stati seriamente convocati nella rappresentazione. In un processo di «filiazione inversa» (Lenclud, 1987), la costruzione narrativa intrecciata a livello pubblico negli ultimi quarant'anni si è appoggiata quindi più sull'uso strumentale di un passato funzionale al presente che sulla conoscenza e il racconto di chi in questo tempo ha abitato e animato il porto. Per questo il sentimento diffuso che abbiamo riscontrato nelle persone coinvolte fin dall'inizio nello sviluppo del progetto Zones Portuaires a Genova è stato quello di una considerazione marginale da parte di abitanti, decisori e media.

Alcune precisazioni sono necessarie prima di procedere con l'analisi. L'esigenza di visibilità espressa dai lavoratori con cui venivamo in contatto potrebbe apparentemente essere risolta con una migliore comunicazione, settore a cui il mondo marittimo e navale, in sé, non è affatto estraneo. La comunicazione operata dai grandi gruppi, tuttavia, risponde innanzitutto alle logiche di marketing di tipo commerciale, si indirizza prioritariamente al mercato internazionale e ha per oggetto l'attività specifica, il servizio o il prodotto venduto ben più che la struttura che lo rende

di Hilda Ghiara ed Enrico Musso del CIELI - Centro italiano di eccellenza sulla logistica, i trasporti e le infrastrutture dell'Università degli studi di Genova), di storia industriale (centrali sono i testi dello storico, prima che sindaco, Marco Doria) e del lavoro (Caligari, 2013), di urbanistica e architettura (Gastaldi, 2017), ma dopo le riflessioni di stampo geografico di Massimo Quaini (ad esempio 1978, 1998) o di Adalberto Vallega (1984, 1992), raramente (Gazzola, 2010) in tempi più recenti l'aspetto identitario e simbolico della relazione città-porto è stato problematizzato; tantomeno lo è al di fuori del mondo universitario.

possibile. Rivolta ai potenziali clienti, a livello locale è praticamente inesistente, ad eccezione delle iniziative di mecenatismo o di solidarietà messe a punto per dare lustro al marchio e migliorare l'immagine di società spesso al centro di conflitti con le comunità locali³. Assai raramente, quindi, la comunicazione che i terminalisti e le aziende operanti in porto producono parla direttamente dei lavoratori. Ma i lavoratori non lamentano mancanze da parte di questi settori, interni alle rispettive realtà e da sempre relativamente lontani dalle loro mansioni e dalla loro quotidianità. Parlare di loro e del loro lavoro in passato non era il compito di nessuno, eppure l'interesse nei loro confronti da parte del mondo urbano era effettivo e poteva condurre anche a mobilitazioni di grande portata⁴. Se oggi 'la città' – così definita genericamente in opposizione al porto – non sa nulla, o quasi, del 'loro mondo' è perché le cinte doganali si sono fatte più strette, spazi urbani e portuali si sono separati in maniera più netta e un'interazione che era comune e quotidiana si è fatta evento raro. La nuova logica introdotta con la logistica intermodale ha collegato gli scali al mondo produttivo dell'industria più che a quello commerciale della città. I lavoratori del porto sono diminuiti numericamente, in parte a seguito della meccanizzazione di diversi compiti (Tonizzi, 2002, 2004; Caligari, 2013) e in parte perché le compagnie di navigazione impiegano oggi più facilmente personale proprio per mansioni che in passato erano attribuite alla manodopera locale. «I ponti avevano i nomi degli armatori e gli armatori erano le grandi famiglie della città – spiega un lavoratore portuale in

3 Ad esempio, significativa è la protesta degli abitanti della zona retroportuale di Di Negro-San Teodoro contro le emissioni dei fumi di navi da crociera e traghetti, che anche quando sono ormeggiati hanno bisogno di tenere i motori accesi per alimentare l'impianto elettrico interno e, in particolare al momento della partenza, disperdono quindi nell'aria polveri sottili inquinanti. Altri conflitti riguardano l'inquinamento ambientale e acustico dovuto al passaggio dei mezzi pesanti che garantiscono carico e scarico delle merci, o la collocazione in prossimità dell'abitato di depositi di materiali considerati eccessivamente pericolosi (si veda ad esempio la protesta contro la collocazione del polo petrolchimico sotto la Lanterna nel 2015). Queste problematiche nella maggior parte dei casi richiedono soluzioni complesse, che non sono attuabili da parte di un'unica società o operatore, ma necessitano di un coordinamento fra i terminalisti, della regia e di investimenti straordinari da parte delle istituzioni pubbliche, portuali e cittadine.

4 Evidente è il ruolo svolto in questo dalle reti familiari e amicali dei lavoratori, partecipi ad esempio delle ampie contestazioni per la tutela delle professioni che interessarono la città nella primavera del 1955 ed attori fondamentali del coinvolgimento della società civile.

pensione intervistato – oggi lavoriamo per delle sigle»⁵. I lavoratori hanno preso l'abitudine di riferirsi comunemente ai superiori con espressioni come 'i giapponesi' o 'quelli di Singapore'.

La conoscenza che i genovesi hanno del lavoro portuale, quindi, è sbiadita, la familiarità con il punto di vista 'dal mare', diretta o trasmessa da un parente o conoscente prossimo, è venuta a mancare. Da qui il sentimento di una qualche forma di perdita, di un riconoscimento pubblico svanito. Il ruolo di questi lavoratori, che resta comunque centrale per l'economia genovese, non è affatto evidente per buona parte della popolazione e mortifica l'orgoglio di alcune categorie, peraltro storicamente impegnate in lotte politiche e rivendicazioni di primaria importanza nell'attualità e nella memoria cittadina⁶.

Posizionamento: il nostro ruolo nel porto

Il sentimento di condivisione di un obiettivo ha portato i testimoni a considerarci come alleate nel loro stesso campo. Non stupisce che la chiave interpretativa utilizzata per situarci nel mondo portuale sia il nostro posizionamento all'interno di uno schema oppositivo: in particolare per alcune categorie, lo schieramento è un presupposto di appartenenza.

«Bisogna sempre prendere posizione - racconta Massimo, uno dei *camalli* intervistati - o sei da una parte o sei dall'altra. Quando tu entri, mettici tante virgolette, nella guerra, te la vivi così: quello che c'è di là è contro di te... Quelli che son di là, son di là, se di là c'è la polizia c'è la polizia; quello che c'è, c'è di qua»⁷.

L'accettazione nel mondo portuale presuppone in questo caso la condivisione di alcuni obiettivi in opposizione ad obiettivi altrui, per essere accettate come membri, per quanto anomali e transitori, della comunità (Schütz, 1987). Il nostro sforzo di comprensione e di modellizzazione non poteva quindi in alcun modo dissociarsi

⁵ Intervista con l'autrice, novembre 2015. Si noti che l'intervistato utilizza il tempo presente per parlare della condizione della propria categoria, benché non sia più un lavoratore attivo.

⁶ Fa parte della memoria cittadina, ad esempio, il riconoscimento del ruolo che ebbero i *camalli* nei fatti del 30 giugno 1960, che portarono alla caduta del governo Tambroni. L'evento è ricordato e celebrato ogni anno tanto dai membri della Compagnia Unica, quanto dagli ambienti del militantismo antifascista a Genova.

⁷ Intervista con l'autrice, Genova, maggio 2017.

dal nostro posizionamento, condizione minima di accesso almeno in alcuni ambiti. Dal nostro punto di vista, l'opposizione rappresentava più una logica interpretativa che una vera battaglia contro qualcuno, nella misura in cui ci era difficile identificare un soggetto antagonista che si opponesse intenzionalmente ai nostri scopi di condivisione e riconoscimento pubblico della cultura portuale. La situazione che ci proponevamo di cambiare ci appariva più come il risultato di una serie di mutamenti sociali e di fenomeni complessi che come la volontà precisa di alcuni attori strategici. Nel nostro dialogo con molti lavoratori, tuttavia, le ragioni storiche e contestuali non sono mai apparse soddisfacenti a spiegare la frattura fra porto e città:

«Per noi - continua Massimo - è importante l'apertura nostra alla città, farci conoscere perché... voi siete più giovani ma quelli della mia età hanno visto i portuali come i privilegiati, quindi un po'... quelli che andavano poche volte al mese e prendevano lo stipendio, perché sono quelle frasi comuni, quei luoghi comuni, dicerie, che sono uscite negli anni. E c'è stato un retaggio forte come città a Genova, hanno fatto la manifestazione contro di noi, eh, te lo dico, c'è stata una campagna stampa del '92... ma una campagna stampa *pagata* da un'organizzazione, pagavano i giornali per fare campagna contro di noi. Queste qua sono cose che noi ce le ricordiamo, no? Quindi poi alla fine per forza diventi corporativo, ti chiudi in te. [...] Se te ti senti attaccato, ti chiudi a riccio. Noi, quel che abbiamo di bello, è che abbiamo tutti la stessa idea? No, però quando ci attaccano abbiamo tutti la stessa idea...».⁸

Non tutte le categorie di lavoratori avevano le stesse aspettative rispetto al nostro posizionamento. La comunità di intenti nel far emergere la conoscenza del porto era anche interpretata da alcuni, anziché come una lotta, come un mero servizio di comunicazione, da acquistare o sostenere a diversi gradi di implicazione emotiva. Il cappello di un festival internazionale o quello dell'Università di Genova erano, per alcune categorie, forme di garanzia del risultato e fonti di relativo prestigio. In questi casi, le relazioni stabilite sono state più facilmente inquadrare in momenti deputati alla ricerca e con meno frequenza hanno dato luogo all'instaurazione di relazioni più continue e informali fra ricercatori e lavoratori intervistati. In alcune situazioni, questo si è verificato sul lungo periodo, come effetto della costanza degli scambi e del coinvolgimento attivo in iniziative pratiche, oltre che di indagine.

⁸ *Ibidem*

Come osserveremo, nell'intento di perseguire gli obiettivi definiti, infatti, il dispositivo del festival a Genova ha quindi affiancato i momenti di riflessione condivisa di tipo accademico ad un'offerta culturale più ampia e destinata ad un pubblico vasto: visite, incontri con i lavoratori, proiezioni di film a tema, esposizioni e installazioni artistiche, concerti e momenti performativi. Proprio il coinvolgimento diretto dei lavoratori nella concezione e nella messa a punto di questo tipo di iniziative ha favorito allora l'efficacia tanto della ricerca, quanto dell'azione. Camalli, ormeggiatori, rimorchiatori, piloti, imprenditori ci hanno infatti considerato potenziali alleate nella ricostruzione di questo riconoscimento pubblico per mezzo del progetto culturale che stavamo proponendo. L'urgenza espressa dalle loro parole ha condotto all'identificazione di un obiettivo comune: migliorare la conoscenza sul porto di oggi, sull'organizzazione del lavoro, sui sistemi di valori, di relazioni e di simboli che lo legano tanto alla storia quanto all'attualità cittadina. E fare in modo che questa conoscenza non resti limitata alla comunità universitaria, ma sia ampiamente condivisa e diffusa, attraverso i diversi linguaggi che l'arte e la cultura possono mettere in campo.

La costruzione della metodologia

Fin dal principio la costruzione della metodologia è derivata da un fattore contingente: lo specifico *know-how* acquisito nell'ambito delle nostre rispettive esperienze (accademica, professionale e associazionistica) e sviluppato in forma di ricerca e azione all'interno di U-BOOT Lab e Incontri in Città. Nell'evoluzione del progetto Zones Portuaires a Genova le competenze e le reti di relazioni si incontrano e si ibridano.

Il porto è una infrastruttura operativa soggetta a veloci cambiamenti funzionali, che comportano un parallelo mutamento nelle relazioni tra i portatori di interesse, spesso protagonisti di conflittualità: di fronte a una realtà complessa, la modalità di indagine doveva essere concepita necessariamente come flessibile e rimodulabile, *in progress*, sulla base degli esiti della ricerca stessa. Anche per questo inizialmente abbiamo deciso di accostare ai momenti di riflessione formali, in contesti accademici e istituzionali, momenti di incontro informali, nei quali attraverso la partecipazione attiva a eventi culturali e progetti *art-based* i soggetti coinvolti potessero sentirsi liberi di testare ed

esprimere nuove narrazioni e interpretazioni, al di fuori dei vincoli del discorso politico (Grenni *et al.*, 2020: 1361) e accademico in senso stretto, ma in uno spazio capace di ospitare interlocuzioni di confronto.

L'obiettivo era quello di avviare un processo di ricostruzione delle narrazioni culturali delle comunità portuali in un'ottica *place-based* (Grenni *et al.*, 2020: 1359), in grado di restituire l'eterogeneità dei valori e dei significati nei quali i gruppi che compongono la comunità del porto non necessariamente si riconoscono in modo omogeneo, ma che, messi a sistema in una narrazione condivisa, possono contribuire alla costruzione di prospettive simboliche e relazionali sostenibili per il futuro.

Lo strumento più idoneo ci è apparso proprio quello del festival: un momento di sospensione della quotidianità e delle sue *routine*. In questo momento, spazio fisico e simbolico di incontro e di interlocuzione, ricerca accademica, sperimentazione culturale, opportunità di socializzazione e partecipazione si intersecano con cadenze definite, intervallate da lunghi periodi di coinvolgimento attivo delle comunità portuali nella creazione dei contenuti attraverso il confronto con artisti e ricercatori. La presentazione pubblica dei risultati elaborati durante l'anno davanti alla città e alle istituzioni innesca nuovi stimoli di sviluppo progettuale. Si crea così un percorso di lungo periodo che si avvale delle «pratiche artistiche come azioni generative e non cosmetiche», in cui la «presenza temporale estesa è il presupposto del radicamento: è un lavoro lento di cesello e di cuciture in tensione tra distanza e prossimità, tra località e immaginari esogeni» (Pioselli, 2020). In cinque anni il festival si è evoluto nei metodi e nelle forme, è stato pubblicamente riconosciuto da parte degli enti pubblici coinvolti (Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e Capitaneria di Porto *in primis*), delle aziende e dei lavoratori portuali, che sono entrati gradualmente a far parte in modo sempre più pro-attivo nelle fasi di ideazione e realizzazione dei progetti culturali. Gli strumenti più efficaci al perseguimento degli obiettivi condivisi si sono rivelati quelli che consentono ai fruitori una conoscenza diretta del porto attraverso l'accesso fisico e l'incontro con i lavoratori portuali, e gli eventi culturali che ne consentono una visione altra capace di creare narrazioni e immaginari inaspettati⁹.

⁹ Nella primavera 2020 abbiamo condotto uno studio di pubblico sulle prime cinque edizioni genovesi del festival Zones Portuaires che evidenzia lo

Riconoscimento scientifico e coinvolgimento del mondo accademico

Grazie al coinvolgimento del Laboratorio permanente di studi urbani Incontri in Città - UniGE, il progetto poteva contare fin da subito sul riconoscimento del mondo accademico. Forte di questa legittimità è stato presentato ai docenti e ai ricercatori dell'Università di Genova attivi sul tema del porto da diverse prospettive disciplinari e ha rapidamente attirato l'interesse della comunità scientifica in molti settori. Proprio la natura interdisciplinare del tema, quindi, ha consentito di mettere a confronto ricercatori che operano in ambiti fra loro lontani, ma accomunati da uno stesso oggetto di indagine: il mondo portuale nelle sue molteplici relazioni con la (e le) città. Diverse occasioni di approfondimento e condivisione sono state allora organizzate in collaborazione con alcuni dipartimenti UniGE (Antichità, filosofia e storia; Scienze politiche e sociali; Lingue e culture moderne; Architettura; Economia), sotto forma di lezioni, convegni e workshop che hanno direttamente coinvolto anche istituzioni, professionisti e tessuto associativo locale. Nel 2015 il convegno *Il porto e la città: un incontro possibile*¹⁰ e nel 2016 il convegno *Transnazionalità: porti e città del futuro*¹¹ ci hanno consentito di delineare i contorni di uno stato dell'arte sulla relazione fra città

sviluppo di una maggiore interazione fra i diversi tipi di partecipanti a seguito dell'adozione dei linguaggi performativo e artistico, oltre che divulgativo.

10 Al Dipartimento di Economia UniGE l'11/9/2015 si sono riuniti Emanuele Piazza, assessore allo Sviluppo economico del Comune di Genova, Luigi Merlo, allora presidente dell'Autorità Portuale, Carmen Andriani, architetto e docente del Lab. di Progettazione architettonica UniGE, Giovanna Rosso Del Brenna, docente di Archeologia industriale, Giorgio Parodi, consigliere Ordine degli Architetti, Paesaggisti, Pianificatori e Conservatori della Prov. di Genova, Enrico Musso, docente di Economia dei trasporti, Andrea Rocco, allora presidente della Genova Liguria Film Commission.

11 Al Dipartimento di Economia UniGE il 12/9/2016, in collaborazione con l'Institut Français Italia, il Dipartimento di Lingue e culture moderne UniGE, il laboratorio Telemme di Aix-Marseille Université e l'Alliance Française Genova si sono riuniti Luca Beltrametti, direttore del Dipartimento Economia Università di Genova, Andrea T. Torre e Francesca Martini, Centro Studi Medi Genova, Augusta Molinari, storica, Università di Genova, Céline Régnaud, storica, Aix-Marseille Université, le associazioni Il Cesto, Gruppo Nuovi Profili, Unione immigrati senegalesi, Unione di Solidarietà degli Ecuadoriani in Italia, Joëlle Zask, filosofa, Aix-Marseille Université, Carlo Stiaccini, storico, Università di Genova e CISEI - Archivio-online delle migrazioni italiane, Philip Cartelli, Harvard University, antropologo e regista, Davide Olivieri, Università di Genova e Siviglia, 5+1AA agenzia di architettura, Roland Carta architetto, Carmen Andriani, architetto, Università di Genova.

e porto e di contribuire e portare a conoscenza della comunità scientifica i lavori di ricerca in corso nelle diverse discipline per, talvolta, svilupparne di nuovi.

La ricerca direttamente promossa da Zones Portuaires a Genova è iniziata quindi con questo primo confronto sullo stato dell'arte e l'apertura di un cantiere d'indagine etnografica. Gli studenti dell'Università degli studi di Genova sono stati attivamente coinvolti nel processo con un seminario di metodologia della ricerca etnografica, attivato nell'ambito del corso di Antropologia culturale del prof. Marco Aime e curato da Maria Elena Buslacchi negli anni accademici 2016/17 e nel 2017/18. Il seminario prevedeva, dopo un'introduzione metodologica all'indagine antropologica in ambito urbano, una serie di incontri con protagonisti del lavoro portuale di ieri e di oggi e una parte di esperienza sul campo, organizzata in collaborazione con la CULMV - Compagnia unica lavoratori merci varie e il circolo Luigi Rum. I *camalli*, infatti, erano stati fra le prime comunità a rispondere positivamente alle proposte di collaborazione da noi formulate. Nel corso di questo modulo formativo, venti studenti hanno incontrato in aula e in porto alcuni testimoni privilegiati: applicando le tecniche della ricerca etnografica apprese durante il corso li hanno intervistati, individualmente o in gruppo, e hanno visitato con la loro mediazione gli spazi di attività, di aggregazione, di ristoro. La conoscenza prodotta nell'ambito di questo seminario, che si è concentrato in modo particolare sul mondo dei *camalli* e sulle logiche corporative che lo costituiscono, è un primo esempio dei contenuti che il dispositivo Zones Portuaires ha raccolto in questa fase preparatoria e che ha permesso di acquisire familiarità con un contesto, di intrecciare rapporti e rendere il dialogo assai meno formale.

La ricerca in azione

Una delle prime evidenze che ci sono apparse nella costruzione della programmazione di Zones Portuaires come festival a Genova è stata che lo scopo non era di per sé la divulgazione dei risultati della ricerca in corso sulla relazione fra città e porto, quanto lo sviluppo di nuove forme locali di mediazione fra due comunità che da qualche decennio si incontrano e si conoscono relativamente poco: quella urbana e quella portuale. Il lavoro etnografico preliminare, quindi, sia condotto con il coinvolgimento

degli studenti sia frutto della nostra indagine personale, è servito a preparare il campo della ricerca e dell'azione in più sensi e per diversi fini.

Innanzitutto, ha prodotto una conoscenza di cui non disponevamo e che non poteva essere reperita con una semplice opera di documentazione sullo stato dell'arte. Come ogni campo, il porto è soggetto a processi evolutivi, resi tuttavia ancora più rapidi dai mutamenti che hanno interessato in modo particolare il settore negli anni più recenti e che rendono velocemente obsoleti i già pochi tentativi di comprensione prodotti. Dal punto di vista analitico, inoltre, questa immersione era necessaria per andare al di là del punto di vista della descrizione oggettivante. Come osserva Decandia (2014: 3),

«we can no longer be satisfied with seeing just what can be seen by gazing and at a distance, but we need to get closer to things again; enter inside the territory; rediscover its variegated density and range of populations. A density that cannot be understood from afar, remaining in those towers from which we believed we could learn about the world, but only grasped if we manage to immerse ourselves in the living body of its flesh so as to begin an authentic exploration of the urban landscape that belongs to us».

Questa immersione ha anche ampiamente contribuito alla costruzione di un contesto di relazioni, che si sono nel tempo nutrite di aspettative, fiducia e condivisione. I tentativi di sviluppare nuove forme culturali di espressione del porto in tutta la sua complessità si sono quindi articolati in un processo di ascolto attivo di questo mondo che non fosse limitato ai nostri interessi di ricerca, ma definito nei contenuti e nelle forme insieme agli operatori coinvolti. La dicotomia fra ricercatore e testimone si è trasformata in una relazione di collaborazione, fondata su un obiettivo comune da perseguire con linguaggi diversi. Nessuno ha abbandonato 'il suo': da ricercatrici abbiamo continuato a sviluppare l'interpretazione e la comprensione, mentre i lavoratori hanno continuato a comunicare le proprie istanze – chi con il marketing, chi con la lotta politica. Ma tutti insieme abbiamo sperimentato linguaggi nuovi: quello dell'azione *in situ* organizzata in maniera collettiva. In questo senso il festival si è pienamente realizzato come un 'dispositivo': nel senso foucaultiano di sistema, di collegamento (Foucault, 1994: 299), ma anche di processo di produzione della

soggettività (Deleuze, 1989) di cui ogni intervenuto è invitato a farsi autore. L'obiettivo di Zones Portuaires Genova non si è definito quindi come il perseguimento di una dimensione etica della mediazione culturale, intesa come acculturazione o strumento di trasmissione a senso unico (Montoya, 2009: 319-321), ma piuttosto come l'intento di immaginare creativamente delle azioni capaci di riaprire «passaggi ostruiti» e riconnettere livelli visibili e invisibili della realtà (Decandia, 2014: 6). Proprio in quest'ottica, la struttura del festival è cambiata negli anni, adattando la propria programmazione alle sollecitazioni derivanti dal confronto costante con le comunità portuali coinvolte e cercando nuovi linguaggi per comunicarle. Da rassegna cinematografica, il format si è evoluto in chiave interdisciplinare, che si configura simultaneamente come spazio di sperimentazione e occasione di incontro assumendo di volta in volta la forma che ci è parsa la più adatta ad aprire e analizzare un luogo complesso come il porto, «perché le questioni complesse si affrontano con pensieri complessi che adottano soluzioni in grado di rispondere a più problemi contemporaneamente» (Parsi, 2019: 32).

Un primo strumento è stato quello dell'apertura straordinaria di spazi portuali normalmente inaccessibili alla cittadinanza, attraverso forme di fruizione che, nel tempo, si sono trasformate da visite più tradizionali a forme di auto-rappresentazione e racconto delle comunità portuali attraverso l'ideazione e la realizzazione di progetti culturali e artistici. Questo approccio ha spesso messo in luce anche difficoltà, dissidi e tensioni. Il mondo portuale è un mondo complesso e stratificato, nelle dinamiche economiche e sociali così come nella struttura fisica degli spazi, nella loro gestione e nella loro impermeabilità. Chi lavora negli spazi operativi si muove per molte ore, nell'arco della giornata, in una dimensione percepita e vissuta come una 'città parallela', una città meccanizzata che non può permettersi di fermarsi. L'adattamento all'organizzazione del lavoro nel porto, e quindi la flessibilità dei modi, dei tempi, dei linguaggi è diventata allora la caratteristica essenziale di un progetto che ha come obiettivo quello di capire e contribuire a far capire al suo esterno questo mondo – apparentemente – a sé stante.

La programmazione di momenti di permeabilità fra il tessuto urbano e quello portuale resta eccezionale, nella consapevolezza e nel rispetto dei ritmi dell'attività lavorativa, ma proprio per questo non si configura semplicemente come azione di ri-utilizzo

dello spazio fisico funzionale esclusivamente agli eventi stessi, ma come occasione per coinvolgere attivamente i soggetti e le comunità nella costruzione di progetti fortemente *site specific*, capaci di catalizzare l'attenzione del pubblico con modalità inedite e veicolare in modo informale (e per questo potenzialmente più forte) la conoscenza del porto anche 'al di fuori'. Centrale allora nella ricerca è diventata la dimensione di sperimentazione delle possibilità, come costruzione poetica collettiva e non come semplice forma di 'divulgazione' o di 'comunicazione'¹².

Una scelta di campo contestuale: il linguaggio artistico per interpretare il porto

Quando abbiamo iniziato questo percorso, in parte documentandoci e in parte discutendone con le comunità portuali, ci siamo rese conto che l'attenzione per lo spazio portuale da parte di operatori culturali e artisti non è nuova. Conoscevamo alcuni esempi di produzioni artistiche, altrettanti ne abbiamo scoperti. Storicamente il mondo della cultura genovese ha rivolto a più riprese la propria attenzione al porto e alle sue comunità, e lo ha fatto spesso attraverso il lavoro di produzione fotografica, narrativa, teatrale, di autori che con la città portuale hanno in qualche modo avuto, nel corso del proprio percorso di vita, un forte legame personale.

Maurizio Maggiani dedicherà al porto una parte significativa di molta della sua produzione letteraria e fotografica, riconoscendo nella portualità l'essenza stessa dell'identità genovese: «Genova non è una città di mare, è una città di porto» affermerà nel 2017 intervistato da Concita De Gregorio. Mario Dondero, socio onorario della Compagnia Unica del Porto come lui stesso dichiarava orgogliosamente, dopo aver fotografato a lungo il porto di Genova a partire dagli anni '90, nel 2012 inizia un lungo reportage, che sfocerà nella pubblicazione di un libro fotografico dal titolo tanto asciutto quanto esaustivo, *Il Porto*:

¹² Possiamo estendere all'ambito artistico e performativo più generale la riflessione di Odile Macchi (2019: 67) sulla rappresentazione teatrale della ricerca: «Parce qu'ils s'adressent à un public différent de celui des lecteurs d'articles ou d'ouvrages scientifiques, les spectacles traitant d'histoire ou de sciences sociales sont souvent envisagés comme des formes de diffusion du savoir. Pourtant, dans la mesure où l'expérience de la représentation théâtrale ne se limite pas à la simple transmission de connaissances établies mais repose sur des modes d'expression singuliers, il semble qu'on assiste plutôt à une transformation des formes et enjeux de l'écriture du social».

«È un porto profondamente diverso da quello in cui aveva girato accompagnato dal console Paride Batini. È mutato nella sua configurazione istituzionale e nel rapporto con la città. Anche il ruolo delle compagnie portuali si è trasformato e si è ridotto in modo consistente anche il loro peso numerico. È aumentata l'automazione, sono cambiate le navi e i processi di modernizzazione dello scalo hanno trasformato l'organizzazione e la fisionomia dei mestieri. Ma per Mario il porto è sempre delle donne e degli uomini che ci lavorano» (Borzani, 2017: 7-8).

Nel 1964 la Società di Cultura di Genova chiede a Lisetta Carmi di realizzare un reportage: il risultato del lavoro della fotografa genovese è la mostra itinerante dal titolo *Genova Porto*, che documenta e testimonia le condizioni di lavoro dei portuali. La mostra è stata riallestita più volte nel corso degli anni, e nell'ambito della quinta edizione di Zones Portuaires Genova, nel 2019, messa a confronto presso il Galata Museo del Mare con il più recente progetto fotografico *Refusal* di Danilo Correale, che ritrae le braccia conserte dei lavoratori della CULMV, in un'esposizione nata dalla collaborazione tra ZAP (Zones Art Portuaires – Francesca Busellato) e TEU (Twenty Foot Equivalent Unit - Martina Angelotti e Anna Daneri, in collaborazione con il DISFOR - UniGe). Questo progetto ha aperto quindi un terreno di incontro fra il mondo della fotografia e dell'arte contemporanea, fra il pubblico del festival e i lavoratori portuali in uno spazio museale, familiare per alcuni e meno per altri. L'idea è seguire lo stesso procedimento con lo spazio portuale.

Qualche precedente esiste in ambito performativo. Nel 1969 Luigi Squarzina e Vico Faggi realizzano lo spettacolo teatrale *Cinque Giorni al Porto*, racconto dello sciopero dei lavoratori portuali avvenuto nei giorni di Natale del 1900, prodotto dal Teatro Stabile di Genova, diretto da Ivo Chiesa, e messo in scena nella Sala Chiamata del Porto, luogo storicamente deputato all'appello dei Camalli per l'assegnazione giornaliera dei compiti in banchina. Nel 1999 e nel 2000 il Teatro della Tosse rende accessibile la Diga Foranea trasformando temporaneamente l'infrastruttura portuale in un palcoscenico per due spettacoli, *Odisseo, Ulisse o Nessuno?* e *Gli Uccelli di Aristofane ed altre utopie*, con la regia di Tonino Conte e gli interventi scenici di Emanuele Luzzati.

Ma mentre la fotografia come mezzo documentaristico e giornalistico non ha mai smesso di investigare e comunicare

al suo esterno il mondo portuale, la sperimentazione delle arti performative al suo interno si realizza soltanto in episodi sporadici, fino a cessare completamente anche in ragione delle maggiori difficoltà introdotte dalle più recenti normative di sicurezza. Quando nel 1992 il progetto di riqualificazione urbana del Porto Antico che Renzo Piano realizza in occasione delle Colombiadi restituisce alla città, insieme ad una porzione di porto, il contatto del centro storico con l'acqua, il lungomare urbano diventa il palcoscenico cittadino privilegiato per ospitare spettacoli ed eventi, relegando tuttavia il porto operativo a mero, seppur affascinante, fondale scenografico. In quale misura è oggi possibile ripensare questa relazione spaziale e identitaria?

Per rispondere a questo quesito Zones Portuaires sceglie di sperimentare insieme alle comunità coinvolte il linguaggio artistico e performativo. La necessità iniziale è quella di fare luce sull'oggetto di indagine, e le prime azioni realizzate nell'ambito del festival seguono questo obiettivo: la presenza dell'opera d'arte come installazione urbana lungo il confine tra porto e città cattura l'attenzione dell'opinione pubblica sull'interrogativo 'se' e 'come' debba avvenire la ricucitura di una connessione ormai perduta. Nel 2017 l'opera video *Those who tried to put the rainbow back in the sky* di Driant Zeneli è installata all'interno di una vetrina sul fronte a mare del Museo di Palazzo Reale (per lungo tempo di proprietà della famiglia Durazzo, di origini albanesi come l'artista); l'enorme vela *Mediterraneo* di Ettore Favini la sovrasta e dialoga con le immagini in movimento. L'intenzione della curatrice, Francesca Busellato, è quella di ricreare metaforicamente la connessione tra il Palazzo e il porto, storicamente connessi dal Ponte Reale, demolito negli anni 60 per fare spazio alla costruzione della sopraelevata, e da lì con l'intero bacino del Mediterraneo, dal quale molte delle comunità insediate nell'area di Prè provengono. L'anno dopo la curatrice invita il duo Heike Mutter e Ulrich Genth a condurre il workshop Spazio Darsena/Arte, il cui risultato non sarà un'installazione fisica, ma piuttosto l'evoluzione di un pensiero critico condiviso sull'opportunità di intervenire in uno spazio di transizione tra città e porto che ha svelato inaspettatamente prassi spontanee di utilizzo tacitamente accettate e auto-governate (cfr. *infra*, Workshop Spazio Darsena).

Dal 2017 in poi l'uso della pratica artistica nell'ambito del festival si configura quindi non tanto come processo di creazione di un'opera d'arte in sé, ma piuttosto come realizzazione di progetti artistici

context-specific volti a far emergere nuovi patrimoni (Pioselli, 2020) e a raggiungere scopi di ricerca attraverso il coinvolgimento attivo dei partecipanti (Knowles and Cole, 2008), sollecitati a farsi autori del processo di lettura e interpretazione dei luoghi nella loro dimensione fisica e di relazione sociale.

I processi di indagine *art-based* hanno la capacità di aprire spazi di possibilità nell'immaginazione delle persone, di esplorare le narrazioni esistenti e costruirne di nuove (Grenni *et al.*, 2020: 1362), che poiché sviluppate al di fuori delle sedi istituzionali possono porsi liberamente e costruttivamente in modo critico rispetto ai piani di sviluppo e trasformazione da questi stabiliti.

Il tentativo del festival come dispositivo che lavora sul campo, in azione «combinata e connettiva» (Pioselli, 2020) con abitanti, industriali e lavoratori del porto, istituzioni pubbliche e private, è far sì che tali pratiche riescano a impattare sulle riflessioni delle politiche istituzionali pubbliche nell'elaborazione di strategie progettuali di trasformazione del territorio condivise.

Workshop Spazio Darsena

Nel 2017 Zones Portuaires Genova realizza il workshop Spazio Darsena, in collaborazione con lo spazio di coworking Condiviso, che ha sede in quell'area, e con la co-curatela di Francesca Busellato. Il focus è la banchina portuale Ponte Parodi, oggetto di un progetto di riqualificazione elaborato nel 2001 dallo studio olandese Van Berkel & Bos nell'ambito di un concorso internazionale, che avrebbe dovuto restituire quest'area di 23000 metri quadri alla città, ma di cui ancora oggi restano incerti gli sviluppi e i tempi di realizzazione. Il tempo sospeso di questo passaggio da funzione portuale a funzione urbana ha mantenuto Ponte Parodi in una situazione ibrida, in cui le competenze amministrative non sono definitivamente formalizzate e l'utilizzo è, di fatto, ancora appannaggio di attività portuali, mentre le aspettative diffuse tra i cittadini (di 'parco urbano', 'polmone verde sul mare', 'spazio da restituire alla città') disilluse. L'attività di ricerca su questo stato di sospensione è stata attivata in due fasi: la prima ha adottato l'approccio della progettazione architettonica finalizzata al riuso temporaneo, condotta dallo studio italo-spagnolo Gravalos Di Monte; la seconda l'approccio artistico coordinato dal duo tedesco Heike Mutter e Ulrich Genth. Entrambi i momenti hanno volutamente coinvolto un gruppo multidisciplinare di studenti provenienti dalla Facoltà di Architettura di Genova e dall'Accademia Ligustica di Belle Arti, insieme ad artisti e professionisti afferenti a diverse aree disciplinari. Se inizialmente entrambi i workshop avevano come finalità quella di formalizzare soluzioni utili all'accessibilità e al riuso dello spazio,

lo svolgimento delle indagini a stretto contatto con i fruitori abituali dell'area ha in realtà svelato che laddove manca una definizione precisa delle competenze amministrative (porto-città), gli spazi portuali formalmente deputati alle sole attività operative si prestano ad usi ibridi e flessibili, in cui la funzione urbana (informale) non nega la funzione operativa dell'infrastruttura, ma con questa convive rispettosamente, alimentando anzi l'incontro tra abitanti e comunità portuale. Così una piccola comunità di anziani pescatori trascorre tra cime arrotolate e rimorchiatori in movimento interi pomeriggi, atleti solitari si allenano in mezzo ai macchinari e flâneur urbani passeggiano abitualmente tra edifici abbandonati e 'giardini' spontanei.

L'esistenza di questi utilizzi informali, non convenzionali, di spazi operativi ufficialmente inaccessibili alla comunità, di fatto storicizzata, e per questo tacitamente accettata da istituzioni e operatori portuali, è oggi messa in discussione dai progetti di rifunzionalizzazione dello spazio. Raccogliendo le testimonianze, le aspettative e i desiderata di queste comunità, i partecipanti al workshop hanno concluso che la riqualificazione formale del contesto, la cosiddetta 'restituzione alla città' di quella porzione di territorio portuale, avrebbe portato non tanto ad una sua appropriazione già attuale da parte dei cittadini, quanto alla rottura di questi delicati equilibri e quindi alla perdita, per loro, di una certa bellezza intrinseca del luogo. Proprio questa 'bellezza' portava le persone a utilizzarlo spontaneamente, nel rispetto delle regole di sicurezza, non necessariamente coincidenti con quelle formalizzate da un punto di vista normativo, ma indicate oralmente dai lavoratori operativi in banchina ai fruitori in maniera flessibile, secondo il momento e le necessità.

Risultato dei due workshop sono stati quindi una collezione di cartoline dal titolo *Saluti da Ponte Parodi*, che materializzavano visivamente diverse opzioni di organizzazione e allestimento leggero e temporaneo dello spazio, e una serie di manifesti che, fotografando la situazione attuale e utilizzando la stessa grafica del motto ufficiale della Città, *Genova more than this*, asserivano che Genova dovrebbe essere *more like this*. Questa azione non ha potuto partorire un'alternativa concreta e immediata ai progetti di rigenerazione esistenti, anche perché gli strumenti urbanistici vigenti il Piano Urbanistico Comunale da una parte e il Piano Regolatore Portuale dall'altra non prevedono la possibilità di utilizzi informali o ibridi tra porto e città, ma i risultati del lavoro svolto sono stati un utile spunto per dare visibilità pubblica a questo contesto particolare (esperimento o residuo di logiche meno formali di quelle attuali?) e aprire un dialogo con le autorità competenti sul valore delle pratiche esistenti, sulla memoria dei luoghi e sull'importanza di intervenire in maniera non impositiva, ma con modalità temporanee e flessibili, nel momento in cui si definisce un progetto di recupero di uno spazio centrale per la città di Genova.



Immagine: Saluti da Ponte Parodi ©U-BOOT Lab

MORE LIKE THIS



Immagine: Genova More like This ©Martina Uda

Le performance site specific

Nel 2017 abbiamo iniziato a concepire con Zones Portuaires alcune performance *site-specific* in diverse aree operative del porto, co-prodotte dalle aziende concessionarie degli spazi che, di fatto, curano da allora insieme alla direzione artistica del festival

l'ideazione e la regia di ogni evento, con il coinvolgimento attivo in tutte le fasi, ideative e realizzative, dei lavoratori dei terminal, dell'Autorità di Sistema Portuale e della Guardia Costiera. Il linguaggio della performance, oltre ad essere comunicativamente molto potente, possiede una carica importante in una prospettiva rituale, capace di affermare nuovi simboli condivisi e di ristrutturare le logiche relazionali fra le comunità. La performance sonora *Marakeb/Navì*, a cura del musicista e compositore FiloQ, ha focalizzato l'attenzione su un luogo storico ai limiti fra porto e città, visibile dal tessuto urbano ma inaccessibile al di fuori del quadro operativo: il bacino di carenaggio in pietra più antico del Mediterraneo, orgogliosa proprietà dei Rimorchiatori Riuniti. La performance è stata costruita facendovi riecheggiare all'interno il campionamento delle sirene delle navi del porto remixate con antichi canti di marinai, che assumevano toni e caratteri differenti a seconda del livello dell'acqua, introdotta dal gesto tecnico degli operatori. Le modalità tecniche di costruzione della produzione artistica, così, fanno parte integrante del racconto e mettono al centro del messaggio il contenuto elaborato espressamente allo scopo da parte della specifica categoria professionale, oltre che la forma artistica che questo assume, senza ricadere nella trappola di una riproduzione artificiale e didascalica del gesto o in una 'museificazione' del sapere tecnico (Herzfeld, 2007).

Lo stesso anno la compagnia eVenti Verticali si è esibita in una di danza acrobatica sulle superfici metalliche dei silos per lo stoccaggio degli olii vegetali del terminal SAAR, secondo una coreografia co-costruita con la società portuale, mentre il pubblico assisteva allo spettacolo a bordo di un battello. Come è stato raccontato ai partecipanti, lo spettacolo non sarebbe stato possibile se il comandante della nave *AS Omarià*, arrivata da Singapore e approdata in anticipo il giorno stesso sul molo del terminal, non avesse acconsentito a disormeggiarla temporaneamente, e se gli ormeggiatori, su nulla osta della Capitaneria di Porto, non si fossero prestati a liberare lo specchio acqueo dalle cime per consentire all'imbarcazione con a bordo il pubblico di avvicinarsi. Questa esperienza, come altre che si sono succedute in seguito¹³, mostra come gli operatori abbiano

13 La direzione del terminal SAAR, da quel momento, ha spesso concesso i propri spazi per un utilizzo inedito: nel 2018 e nel 2019 si sono susseguite *Nautofonie* (Gnu Quartet e FiloQ) e *Open Ports*, interpretazione sonora con cui il gruppo napoletano Almamegretta ha messo idealmente in relazione i porti

fatto proprio il dispositivo Zones Portuaires, e abbiano trovato in esso una forma di espressione del loro lavoro, delle *routine* e dell'imprevedibilità della scansione del tempo nel porto - ragione prima per cui la flessibilità è un tratto fondamentale della sua relazione con la città. Nell'organizzazione delle azioni artistiche e performative, limitazioni tecniche e autorizzative che inizialmente apparivano insormontabili sono state risolte grazie alla volontà e alle competenze dei lavoratori stessi, motivati nello sforzo perché autori del processo e non più soltanto oggetto di un'indagine e di un racconto altrui.



Immagine: eVentiVerticali ©Donato Aquaro

Nel 2018 Zones Portuaires 'risponde' all'invito espresso da JR Artist nel 2011 durante il TED Prize, con il quale l'artista francese dà avvio a *Inside Out / The people's art project: A global art project transforming messages of personal identity into works of art*. Lo scopo del progetto è dare un volto ai membri di comunità invisibili, o, in modi diversi, ai margini delle loro società. Il proposito ci appare coerente con l'esigenza di maggiore riconoscimento pubblico

di Genova e Napoli. Secondo lo stesso principio, nel 2019 Boosta, tastierista dei Subsonica, ha riaperto per una notte con la sua *Ode alla luna*, eseguita al pianoforte, la passeggiata urbana Stazioni Marittime, progettata per la città nel 2017 e chiusa dal 2013 per motivi di sicurezza in seguito all'emanazione di normative antiterrorismo sempre più stringenti.

espressa dai lavoratori del porto. In collaborazione con il fotografo Simone Lezzi abbiamo così realizzato il progetto fotografico *Le Facce del Porto*: i volti e le storie dei lavoratori portuali sono diventati cento ritratti, stampati in formato due metri per tre e affissi sulla superficie interna della diga foranea che protegge il porto dal mare aperto. L'installazione portuale ha preso la forma di saluto da parte delle comunità portuali alle navi in arrivo e in partenza, con lo scopo di svelare la dimensione umana del lavoro portuale e di restituirgli un riconoscimento pubblico, in un'epoca di crescente meccanizzazione e di indebolimento delle funzioni manuali all'interno del porto.

L'inquadratura in primo piano del volto, la stessa per ciascun soggetto, e l'uso del bianco e nero nelle stampe, coerenti con le indicazioni del progetto *Inside Out*, rendono omogenee le uniformi e gli abiti da lavoro, mentre la facciata orizzontale del muraglione della diga colloca tutti su uno stesso piano: terminalisti, camalli, piloti, ormeggiatori, barcaioli, dipendenti dell'Autorità di Sistema Portuale e della Guardia Costiera, spedizionieri, operai, funzionari delle riparazioni navali, dirigenti e agenti marittimi. In questo modo il progetto, coerentemente con l'obiettivo della piattaforma globale curata da JR Artist in cui è inserito, ribalta la percezione di ruoli e funzioni: ogni ritratto racchiude una storia che ha lo stesso peso di quella rappresentata dal ritratto accanto. Sono proprio i protagonisti a raccontarle al pubblico in prima persona durante le uscite in barca programmate durante l'edizione 2018 del festival per poter vedere da vicino l'installazione.

Il processo di realizzazione dei ritratti, durato un anno, non è stato privo di difficoltà: in alcuni casi i vertici aziendali, più abituati ad un'esposizione pubblica della loro immagine, hanno dato per scontata un'adesione dei loro dipendenti, spesso invece intimiditi o diffidenti. Secondo la diversa sensibilità di ognuno, alcuni lavoratori si sono rifiutati, altri hanno insistito per essere fieramente presenti accanto a categorie considerate 'antagoniste'. Inoltre, benché rappresentativa del porto nel suo insieme, l'installazione dei ritratti sulla diga è stata il frutto di un processo autorizzativo assai complesso con le autorità competenti. Da parte nostra e dei lavoratori coinvolti la motivazione è arrivata a vacillare di fronte alle reiterate richieste di una serie di assicurazioni in merito alla tenuta, alla qualità dei materiali, ad un rapido disallestimento e all'affissione, evidentemente più onerosa, da parte di una ditta specializzata anziché da parte dei volontari dell'associazione.

Ben coscienti, nell'organizzazione delle iniziative proposte con il festival, dell'importanza del rispetto delle competenze e della tutela delle responsabilità di ognuno, in questo caso le difficoltà ci apparivano sproporzionate rispetto al senso e al valore che il progetto ci sembrava rivestire per il porto stesso. L'aspettativa generata nell'ampio numero di soggetti ritratti ci ha comunque spinte a trovare compromessi e soluzioni, non facili, alle questioni che ci erano state poste per salvaguardare la fattibilità del progetto. L'azione ha portato anche a veri momenti di tensione, a causa di una indebita lettura, da parte di una testata giornalistica nazionale, dell'installazione artistica legata alla vicenda del crollo del ponte Morandi: questa associazione con i fatti di cronaca ha portato inizialmente alla richiesta di rimozione del proprio ritratto da parte di alcuni camalli, legittimamente feriti dalla strumentalizzazione della propria immagine, tensione poi risoltasi con il dialogo e con l'ampia diffusione attraverso i media dell'intento originario dell'intera operazione.



Immagine: InsideOut ©Marco Balastro

Con lo spettacolo *Orizzonti*, nel 2019, prodotto da Zones Portuaires per Assagenti in occasione dell'apertura simultanea del festival con la Genoa Shipping Week, il dispositivo di ricerca in azione attivato ha permesso di sperimentare ancora più compiutamente il coinvolgimento attivo degli operatori portuali nella creazione di

una *performance* in tutte le sue fasi. L'équipe era composta dalla direzione artistica del festival, da un regista e da diversi acrobati, che hanno lavorato fianco a fianco con piloti, ormeggiatori, rimorchiatori, Autorità di Sistema Portuale e Guardia Costiera alla realizzazione del progetto, curandone insieme ogni dettaglio fin dalla sua ideazione. La performance prevedeva una serie di evoluzioni acrobatiche su una struttura metallica sospesa, *Quadro*, che la direzione artistica del festival proponeva di agganciare ad una gru galleggiante. La valutazione comparativa delle possibilità ha portato a conoscere la storia e le condizioni di diverse strutture di questo genere: alcune sono state scartate per esigenze tecniche, altre per ineliminabili difficoltà nel coinvolgimento delle aziende referenti, altre per impossibilità dettate da vincoli giuridico-amministrativi. La scelta definitiva è ricaduta sul Mykonos, pontone galleggiante dotato di una elegante gru bianca, la più alta all'interno del porto. Anche la società proprietaria della gru inizialmente, come altre, opponeva resistenza alla proposta, ma con la mediazione degli agenti marittimi coinvolti ha accettato di prestare allo scopo la monumentale strumentazione, non senza sollevare perplessità sulla fattibilità del progetto. Nemmeno la Guardia Costiera era del tutto convinta: l'area individuata per la realizzazione della performance era lo specchio acqueo del Porto Antico, da dove, a partire dalle 18, salpa ogni giorno un consistente numero di navi di linea e da crociera. Il movimento delle onde non avrebbe consentito di garantire la sicurezza degli artisti sospesi alla biga alta sessanta metri. Si è optato quindi per un intervallo di tempo ridotto, all'interno del quale, fatti salvi ritardi e imprevisti, tutte le navi avrebbero dovuto essere partite. Movimentazione e posizionamento del pontone richiedevano la presenza di un rimorchiatore e di un ormeggiatore, mentre gli acrobati e il musicista sarebbero stati traghettati sulla scena a bordo da una pilotina. Si è deciso che ogni movimento operativo avrebbe contribuito alla creazione della coreografia valorizzato da suoni e luci: piloti, ormeggiatori, rimorchiatori sarebbero stati co-protagonisti dello spettacolo. Anche l'adattamento della regia artistica da solo non bastava a garantire la fattibilità: il lasso di tempo deciso in sede di progettazione non era sufficiente garanzia di sicurezza per la Capitaneria, che ha optato quindi per il blocco temporaneo del traffico marittimo nell'intero porto di Genova. È stato il suo personale, quindi, a dettare i tempi della performance, sospendendo la navigazione nello specchio acqueo

portuale dal tramonto fino al termine dello spettacolo. Il risultato sarebbe stato inimmaginabile nel 2015: il pubblico ha assistito alla performance dalla banchina e a bordo della nave Dattilo della Guardia Costiera, ormeggiata accanto ai Magazzini del Cotone; al termine dello spettacolo le sirene di pilotine, rimorchiatori, gru e navi hanno suonato all'unisono, e la società proprietaria del Mikonos ha offerto la sua disponibilità a produzioni future.



Immagine: Orizzonti © Ilaria Manzoni

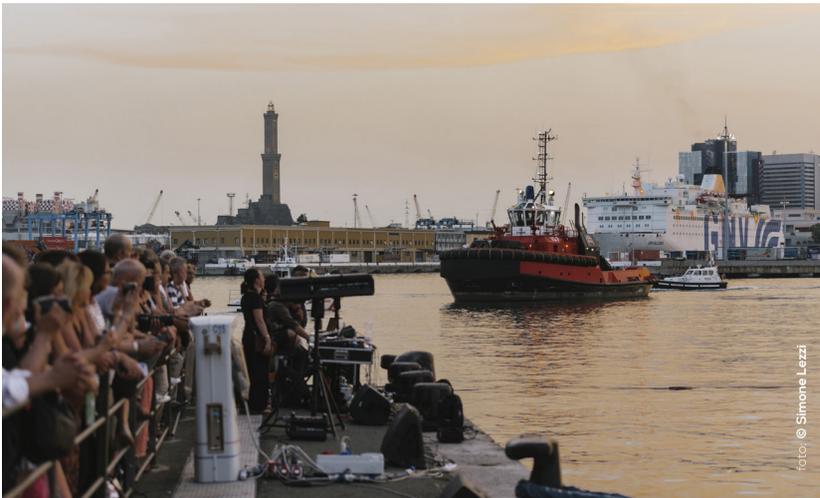


Immagine: Orizzonti © Simone Lezzi



Immagine: Orizzonti ©Donato Aquaro

Nel 2020, alla richiesta collettiva di non rassegnarci all'impossibilità di mantenere una continuità d'azione e un appuntamento ormai regolare e atteso negli anni, per far fronte alla situazione restrittiva dettata dall'emergenza sanitaria legata alla pandemia da COVID-19, in accordo con Capitaneria di Porto di Genova abbiamo realizzato una performance che non richiedesse di ricreare una scena in un luogo puntuale, ma fosse percepibile dalla città intera. Le compagnie di navigazione hanno accolto a bordo delle navi alcuni musicisti che hanno campionato preventivamente la frequenza delle sirene ed elaborato con queste una partitura musicale, eseguita dalle stesse navi il 9 ottobre 2020 per l'apertura di Zones Portuaires. Questa *Symphonie Portuaire* ha messo in dialogo le sirene del porto con gli strumenti di undici musicisti del Collettivo Hic, all'Isola delle Chiatte del Porto Antico: il porto ha risuonato allora in tutta Genova.

Conclusioni

Il progetto Zones Portuaires si è trasformato negli anni da dispositivo di indagine più tradizionale a strumento di sperimentazione di nuove forme di ricerca collaborativa attraverso diversi linguaggi artistici. Questa evoluzione, come abbiamo visto, è stata indirizzata dalla constatazione di una maggiore efficacia nel raggiungimento degli scopi condivisi con le comunità portuali

attraverso formati di incontro che incutono meno soggezione, rispetto al *format* tradizionale della conferenza o del convegno, in un pubblico ampio, e che permettono la costruzione di azioni in cui ruoli e competenze non siano supposti a priori. Le prime edizioni di Zones Portuaires ci avevano messe di fronte ai limiti delle azioni di 'divulgazione' nel raggiungimento degli obiettivi: l'interazione fra i pubblici delle singole proposte restava relativamente scarsa e gli stessi protagonisti delle ricerche esitavano a prendere la parola, in contesti per loro inusuali, per contraddire o precisare pubblicamente aspetti delle analisi che intendevano descrivere e far conoscere il loro 'mondo'. In particolare, se da un lato un pubblico più 'onnivoro' (Peterson, 1992; Di Maggio, 1987; Donnat, 1994) ha partecipato a diversi momenti del programma e conosciuto più direttamente gli spazi, i luoghi, le persone che costituiscono il porto di oggi, altri segmenti di pubblico si sono limitati, inizialmente, alla fruizione di una sola tipologia di iniziative, coerenti con le loro aspettative e pratiche culturali abituali. La scelta di adottare nuovi linguaggi e di sperimentare nuovi format è stata dettata quindi innanzitutto dalla volontà di andare oltre questa frammentazione per consentire l'apertura di quei varchi di comunicazione che i lavoratori del porto lamentano come non più esistenti, o almeno non più operativi.

La ricerca, però, si è fatta azione e collaborazione nella scelta di condividere con il pubblico un'esperienza, lasciando aperta per ognuno la riflessione e l'indagine anziché trasmettere un contenuto fatto e finito. Operatori portuali, lavoratori e tutti i soggetti attivi nel mondo portuale che siamo fino ad oggi riuscite a coinvolgere rendono visibile *direttamente* la loro attività, e così la loro organizzazione, le relazioni e le possibilità che le situazioni inedite dischiudono. Si aprono non alla città, in generale, ma alle persone che incontrano, con modalità diverse, in ciascuno dei contesti specifici che hanno contribuito a costruire: di visita, di esposizione e soprattutto di performance. Si rivelano non soltanto nella loro professione, ma nei ruoli, nei rapporti e nei simboli che questa incarna nel porto, e in senso più ampio in città, nella società e nel mondo. Sebbene la dimensione di ricerca sia esplicitata nella presentazione di Zones Portuaires Genova come dispositivo, questa non è necessariamente ribadita in tutte le azioni. La dimensione artistica e performativa non è soltanto un format di comunicazione, ma uno strumento di ricerca in cui tutti gli intervenuti sperimentano direttamente l'interazione.

Non abbiamo voluto proporre, ad esempio, delle conferenze-spettacolo, in cui il porto fosse raccontato, divulgato mentre è tenuto a distanza. In tutte le produzioni artistiche, seppur presente nello stesso compiersi dell'atto performativo, l'indagine è implicita: mostra funzioni, competenze, possibilità senza costruire un quadro narrativo o interpretativo in cui l'analisi sia appannaggio del ricercatore. La ricerca è allora al tempo stesso azione, creazione artistica, performance.

Sebbene questo tipo di ricerche si allontanasse da metodologie e strumenti utilizzati più classicamente in ambito universitario, il rapporto con il mondo accademico non si è esaurito nei primi anni: è rimasto in dialogo costante, sia per la duplice appartenenza delle autrici sia con la collaborazione a progetti comuni¹⁴. Ma per passare dal piano della produzione della conoscenza e dell'organizzazione dei contenuti a quello della creazione di uno spazio di incontro, simbolico e tangibile, è stato necessario integrare il piano della riflessione teorica con quello dell'azione¹⁵. In un lavoro che resta in corso di svolgimento e le cui conseguenze, sul piano del riconoscimento pubblico, sono ancora difficilmente apprezzabili su larga scala, l'azione performativa si è configurata come la ragione di nuove collaborazioni, nuovi canali di dialogo da un lato fra le diverse comunità portuali, dall'altro fra queste e 'il pubblico', costituito non dalla città come un 'altro' mondo, ma come un mondo da cui si entra e si esce, di cui si fa parte e a cui ci si rivolge per raccontarsi.

Ad oggi, il *corpus* dei contenuti e le possibilità di azione che la ricerca ha raccolto si sono soltanto in parte articolati in questo spazio di incontro, e molto resta da fare anche perché le aspettative delle comunità coinvolte non siano frustrate da tempi e modalità di comunicazione lontani dalle loro pratiche abituali,

14 Le giornate di studi *Voci dal Porto* (10/5/2018) e *Porti aperti* (16/5/2019), nell'ambito del Festival del Mare UniGE; l'organizzazione della tappa genovese del progetto di ricerca comparativo *Rivages*, in collaborazione con l'associazione *Cales Obscures* di Saint-Nazaire e l'Università di Nantes; il convegno *Porto: spazio pubblico*, pensato per riflettere sul porto come terreno della ricerca artistica, della sperimentazione culturale, come patrimonio e paesaggio condiviso.

15 Le esperienze di ricerca-creazione si sono recentemente moltiplicate e questo ha condotto anche ad una riflessione epistemologica sul tema: si veda ad esempio il lavoro condotto da SenseLab, anche attraverso la rivista *Inflexions, a journal for reasearch creation*, ripercorso nel testo di Erin Manning e Brian Massumi (2018), o il lavoro di Julie Crawshaw (2015).

situate più spesso nell'immediatezza della contestazione e della manifestazione politica o nei tempi comunque relativamente brevi della comunicazione di tipo commerciale. L'aspetto riflessivo emerge oggi come una tappa fondamentale del nostro lavoro, che riconosciamo non più soltanto come una forma di antropologia applicata, ma come uno strumento di indagine territoriale innovativo, nell'approccio e nella metodologia. L'ambizione è quindi quella di condividerne metodi e risultati con la comunità scientifica, possibilmente senza 'addomesticare' l'esperienza (Cawet, 2017), ma al fine di apportare un contributo alla riflessione sulle forme possibili della ricerca azione, creazione e performance. Il racconto di questo «spazio di incontro» vuole testimoniare come questa modalità sia stata capace di formulare nuovi significati, sospendendo le *routine* e coniugando un lavoro e una riflessione di lungo termine a momenti di interazione inabituali, in particolare in chiave performativa e rituale. Questa condivisione avviene mentre si continua a sviluppare l'analisi in dialogo costante con le comunità portuali, avendo trasformato Zones Portuaires da festival a progetto, e da progetto a luogo di incontro e confronto permanente, all'interno del quale non sono soltanto i ricercatori, ma le stesse comunità portuali a convogliare temi di indagine, di riflessione e di azione condivisa.

Bibliografia

Borzani L. (2017). «Prefazione». In U. Lucas, T. Agliani, a cura di, *Mario Dondero, Il Porto*. Genova: Il Canneto Editore.

Caligari M. (2013). «La ridefinizione del concetto di tempo, I portuali di Genova di fronte all'introduzione dei container (1969-1989)». *Storia e problemi contemporanei*, n. 63.

Caligari M. (2014). *Dall'uncino ai container. I lavoratori portuali a Genova e Venezia (1945-1989)*, tesi di dottorato in Storia Sociale Europea dal Medioevo all'Età Contemporanea, XXV ciclo. Venezia: Università Ca' Foscari.

Cawet L. (2017). *La domestication de l'art. Politique et mécénat*, Parigi, La Fabrique.

Colajanni A. (2014). «Ricerca "pura" e ricerca "applicata". Antropologia teoretica e antropologia applicativa. A un decennio

dall'inizio del terzo millennio». *Dada. Rivista di antropologia post-globale*, 3: 25-40.

Crawshaw J. (2015). «Working together: Tracing the making of public art as part of regeneration practice». *Anthropological Journal of European Cultures*, 24(2): 76-96. Doi: 10.3167/ajec.2015.240206.

Decandia L. (2014). «Towards a polyphonic urban score». *City, Territory and Architecture* 1-2014, URL: <http://www.cityterritoryarchitecture.com/content/1/1/12>.

Deleuze G. (1989). «Qu'est-ce qu'un dispositif?», *Actes du colloque «Michel Foucault Philosophe», Paris 9-11 janvier 1988*, Parigi: Seuil, 185-195.

Di Maggio P. (1987). «Classification in Arts». *American Sociological Review*, vol. 52: 440-455. Doi: 10.2307.

Donnat O. (1994). *Les Français face à la culture. De l'exclusion à l'éclectisme*. Paris: La Découverte.

Doria M. (1999). *Les dockers de Genes le travail entre économie et politique, de 1800 à la seconde guerre mondiale*. Aix-en-Provence: EDISUD, La Calade.

Foucault M. (1994). *Dits et écrits – 3*. Parigi: Gallimard.

Gastaldi F. (2017). «I grandi eventi negli anni della trasformazione di Genova». *Working papers. Rivista online di Urban@it*, 1-2017.

Gazzola A. (2010). *Immagini di Genova. Images of Genoa*, in M. Ricci, M. Sabini, a cura di, *Laboratorio Genova. The Genoa Lab*. Firenze: Alinea.

Grenni S., Horlings, L. G., e Soini K. (2020). «Linking spatial planning and place branding strategies through cultural narratives in places». *European Planning Studies*, 1-20. Doi: 10.1080/09654313.2019.1701292 .

Guala A. (2002). «Per una tipologia dei megaeventi». *Bollettino della Società Geografica Italiana*, XII, VII, 4: 861-894.

Herzfeld M. (2007). *L'Intimité culturelle. Poétique sociale de l'État nation*. Québec City: Presses de l'Université Laval.

Hillman F. (2008). «Big ships on the horizon and growing fragmentation at home Genoa's transformation of the urban landscape». *Erkunde*, vol. 62-4: 301-316. Doi: 10.3112.

JR (2011). «My wish: Use art to turn the world inside out». *TED Talk*, testo disponibile al sito: https://www.ted.com/talks/jr_my_wish_use_art_to_turn_the_world_inside_out.

Lenclud G. (1987). «La tradition n'est plus ce qu'elle était». *Terrain*, 9: 110-123. Doi: 10.4000.

Macchi O. (2019). «Mettre en scène l'enquête en sciences sociales: formes et enjeux de la valorisation artistique des travaux de recherche». *Le Mouvement Social*, 4, 269-270: 67-83.

Manning E., Massumi B. (2018). *Pensée en acte – Vingt propositions pour la recherche-crédation*. Dijon: Les Presses du Réel.

Montoya N. (2009). *Médiateurs et dispositifs de médiation culturelle: contribution à l'établissement d'une grammaire d'action de la démocratisation de la culture*. Tesi di dottorato in sociologia, Université de la Sorbonne nouvelle - Paris III.

Musso E., Ferrari C., Benacchio M., Bacci E. (2004). *Porti, lavoro, economia, Le regioni portuali di fronte alla rivoluzione logistica*. Padova: Cedam.

Parsi E. (2019). *Tanto per cambiare, Paolo Fresu, Berchidda e altre storie di economia civile*. Ospedaletto-Pisa: Pacini Editore.

Peterson R. A. (1992). «Understanding audience segmentation: From elite and mass to omnivore and univore». *Poetics*, 21: 243-258. Doi: 10.1016/0304-422X(92)90008-Q.

Pioselli A. (2020). «Comunità Contemporanee è un progetto per scoprire la ricerca artistica in connessione con i territori», URL: <https://www.che-fare.com/comunita-contemporanee-la-ricerca-artistica-in-connessione-con-i-territori/>.

Quaini M. (1998). *Liguria. Porta europea del Mediterraneo*. Genova: SAGEP.

Quaini M. (1978). «Genova: quale immagine, quale punto di vista?», in Aristo Ciruzzi et al., *Genova: 60 schede sulla storia e lo sviluppo di Genova*. Genova: Edizioni P.C.I. Federazione di Genova: 115-118.

Schütz A. (1987). *Le chercheur et le quotidien*. Parigi: Méridiens-Klincksieck.

Tonizzi M. E. (2004). *I numeri e la storia del porto di Genova*. Genova: Comune di Genova, Unità Organizzativa Statistica.

Tonizzi M. E. (2002). «Il porto di Genova: 1861-1970», *Memoria e Ricerca*, n. 11.

Vallega A. (1992). «Seaport and city: a changing system», in *Atti della 3a conferenza internazionale 'Villes et Ports'*. Genova: Consorzio Autonomo del Porto di Genova e Association Villes et Ports: 25-36.

Vallega A. (1984). «Genova: l'eclisse di uno spazio neoindustriale». *Scritti geografici di interesse ligure*. Genova: Pubblicazioni dell'Istituto di Scienze Geografiche, 39: 21-40.

Maria Elena Buslacchi, antropologa, dopo un dottorato sulle Capitali europee della cultura all'EHESS e all'Università di Genova, svolge attualmente attività di ricerca al Laboratoire Méditerranéen de Sociologie della Maison Méditerranéenne des Sciences de l'Homme e insegna politiche culturali al Dipartimento di Gestion urbaine dell'IUT di Aix-Marseille Université.
mariaelena.buslacchi@gmail.com

Maria Pina Usai, architetto, dottoranda presso il DICAAR - Università degli Studi di Cagliari. Attratta dalle dinamiche di interazione tra paesaggio, arte e architettura, si occupa di pianificazione strategica per la valorizzazione del patrimonio culturale in ambito costiero. Co-fondatrice di U-BOOT Lab, ha lavorato con la Conservatoria delle coste della Regione Autonoma della Sardegna.
mariapinausai@gmail.com