

# Feedback



Società di Studi Geografici  
*Society for Geographical Studies*

Giornata di studio in Geografia economico-politica

Oltre la globalizzazione - feedback

**EDIZIONE DEL DECENNALE**

2018 **Mosaico** 2017 **Barriere**  
2016 **(S)radicamenti** 2015 **commons**  
2012 **Prossimità** 2011 **Oltre la Globalizzazione**  
2020 **FEEDBACK**  
2019 **Confin(at)i** 2013 **Resilienza**  
2014 **Conflitti**

Firenze, 11 dicembre 2020



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
FIRENZE

**DISEI**  
Dipartimento di  
Scienze per l'Economia  
e l'Impresa



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
FIRENZE

**Scuola di  
Economia e  
Management**

**MEMORIE GEOGRAFICHE**  
nuova serie / n. 19 / 2021





# MEMORIE GEOGRAFICHE

Giornata di studio della Società di Studi Geografici  
Firenze, 11 dicembre 2020

## Feedback

a cura di  
Francesco Dini, Federico Martellozzo,  
Filippo Randelli e Patrizia Romei



Feedback è un volume delle Memorie Geografiche  
della Società di Studi Geografici

<http://www.societastudigeografici.it>

ISBN 978-88-90892684

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

Certificazione scientifica delle Opere

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

Comitato scientifico:

Fabio Amato (Unior – SSG), Silvia Aru (Polito – RGI), Sara Bonati (Unifi – RGI), Cristina Capineri (Unisi – SSG), Filippo Celata (Uniroma1 – RGI), Egidio Dansero (Unito – SSG), Domenico De Vincenzo (Unicas – SSG), Francesco Dini (Unifi – SSG/RGI – coordinatore), Anna Guarducci (Unisi – RGI), Michela Lazzeroni (Unipi – SSG), Mirella Loda (Unifi – SSG), Federico Martellozzo (Unifi – editor), Monica Meini (Unimol – SSG), Andrea Pase (Unipd – SSG), Matteo Puttilli (Unifi – SSG/RGI), Chiara Rabbiosi (Unipd – RGI), Filippo Randelli (Unifi – SSG), Patrizia Romei (Unifi – RGI), Leonardo Rombai (RGI), Bruno Vecchio (SSG/RGI).

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



Creative Commons Attribuzione – Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale

CHIARA GIUBILARO\*

## CHI HA BISOGNO DELLA MOBILITÀ? PER UNA CRITICA SITUATA DEL *NEW MOBILITIES PARADIGM*

1. INTRODUZIONE. – Negli ultimi due decenni la questione della mobilità ha conquistato una posizione di rilievo nell’ambito della geografia e delle scienze sociali in genere. A partire dai primi anni Duemila, infatti, il cosiddetto *mobility turn* ha densamente attraversato centri, dipartimenti e riviste, dando vita a un vero e proprio assetto interdisciplinare, dotato di contenuti, metodologie e approcci peculiari. L’università di Lancaster rappresenta l’epicentro di questi processi ed è il luogo da cui prende le mosse l’esplorazione in chiave critica dell’articolato campo dei *Mobilities Studies* che qui vorrei proporre.

In un saggio pubblicato per la prima volta nel 1996 con il titolo “Who needs identity?” Stuart Hall proponeva di far fronte alla “discursive explosion” intorno alla questione dell’identità interrogandosi su chi avesse bisogno di quel dibattito e, in particolare, su quali fossero le condizioni storiche, sociali e istituzionali entro le quali quel dibattito si era in qualche modo reso necessario (Hall, 1996). In linea con quanto suggerito da Hall a proposito dell’identità, l’approccio qui scelto per la ricognizione del campo di studi sulla mobilità è rivolto non tanto all’approfondimento dei contenuti quanto alla costruzione delle strategie. Piuttosto che entrare nel merito delle questioni e dei temi studiati all’interno di questo spazio di produzione del sapere, ho preferito – sulla scia di quel principio di esteriorità di matrice foucaultiana (Foucault, 1972, p. 41) – procedere verso le sue stesse condizioni di possibilità, verso gli apparati che ne governano il funzionamento e, soprattutto, verso le strategie discorsive che oggi ne garantiscono il successo. L’obiettivo di questo contributo è di proporre una *retroazione* sul terreno degli studi e delle ricerche sulla mobilità, risalendo fino al momento della loro fondazione e riflettendo così sulle condizioni entro cui questo campo si è strutturato. In particolare, nel prossimo paragrafo mi focalizzerò sul contesto accademico e disciplinare in cui il *mobility turn* è maturato e sulle operazioni strategiche che hanno accompagnato il suo farsi, specie nelle fasi iniziali, approfondendo i modi e le forme della sua spazializzazione, i suoi centri e i suoi confini. In un secondo momento, invece, prenderò in esame alcune delle critiche che sono state mosse ai *Mobilities Studies* e, a partire da queste, cercherò di sollevare alcune questioni legate al nostro posizionamento, come geografe e geografi occidentali, all’interno di questo campo e alle insopprimibili asimmetrie di potere che tale posizionamento porta con sé.

2. UN CAMPO SCONFINATO? SPAZIALIZZARE IL *NEW MOBILITIES PARADIGM*. – Il luogo da cui una ricognizione degli studi sulla mobilità non può non prendere le mosse è l’università di Lancaster, nel Regno Unito. È da qui, infatti, che nel 2006 verrà proclamato il *New Mobilities Paradigm* o *mobility turn*, l’ennesima svolta che nel giro di pochi anni avrebbe in vario modo attraversato spazi e discipline differenti. Per comprendere il dove e il come di questa svolta, occorre però fare un passo indietro e tornare al 2000, anno in cui viene pubblicato *Sociology beyond Societies* (Urry, 2000), il testo di John Urry a partire dal quale ha inizio la mobilitazione dei sociologi dell’università di Lancaster. L’ingresso della sociologia nel nuovo secolo – spiega John Urry in apertura – deve accompagnarsi a una decisa trasformazione della sua agenda scientifica e culturale (*ibid.*, pp. 1-4). Perché questo accada è necessario che la sociologia si lasci alle spalle un’idea di società ancora definita su base territoriale e si concentri piuttosto su flussi, movimenti e relazioni, i soli capaci di rendere conto delle sfide che il nuovo ordine globale le impone (*ibid.*, pp. 5-18). Un manifesto, quello redatto da John Urry, per una nuova sociologia delle mobilità, all’interno del quale persone, oggetti e immagini in movimento possano trovare forme, metodologie e strumenti di analisi adeguati. Camminatori e automobilisti, aeroporti e stazioni ferroviarie, viaggi virtuali e diaspore transnazionali, identità mobili e forme di cittadinanza globale, irrompono nella sociologia costruita da Urry, definendo i termini di un progetto che nel giro di poco tempo avrebbe avuto un impatto decisivo sugli studi sociologici di area anglofona.

A partire da questo momento, infatti, l’università di Lancaster diventa luogo di numerosi progetti e iniziative sul tema della mobilità. Ricerche, pubblicazioni e finanziamenti contribuiscono a ritagliare intorno



alla mobilità uno spazio teorico omogeneo, dotato fin dai suoi esordi di una precisa fisionomia, che avrebbe conservato negli anni pressoché immutata. È del 2003 l'istituzione del "Centre for Mobilities Research" (CeMoRe), un network di ricerca con sede a Lancaster attorno al quale ancora oggi gravitano i principali protagonisti dei *Mobilities Studies*. Qui la mobilità abbandona i confini disciplinari delle origini per aprirsi a nuovi campi di studio, divenendo in qualche modo il polo aggregatore attorno al quale esperienze di ricerca anche molto distanti l'una dall'altra confluiscono. Nonostante il carattere transdisciplinare e fortemente ricettivo, il CeMoRe è riuscito negli anni a conservare una stretta aderenza alle posizioni di John Urry e del suo gruppo di ricerca, impegnandosi a mantenere, al di là delle naturali differenze di contenuto, una certa omogeneità di impostazione, che ancora oggi rende la sua impronta immediatamente riconoscibile all'interno di ognuno dei progetti che in maniera diretta o indiretta si ricollegano a esso. Non a caso fra gli obiettivi del centro figura anche il consolidamento della reputazione nazionale e internazionale che la *Lancaster theory and research* si è guadagnata all'interno dei *Mobilities Studies*<sup>1</sup>, segnalando non soltanto l'esistenza di una *Lancaster theory* ma anche la sua consolidata posizione egemonica sul terreno delle ricerche sulla mobilità. Se il mondo accademico si mette sulle tracce della mobilità, è certamente Lancaster a indicare la via.

È all'interno di questo scenario già densamente strutturato che nel 2006 fa il proprio debutto il *mobility turn*. Le piattaforme scelte per il lancio del nuovo paradigma sono molteplici, unitari i contenuti e gli intenti. La rivista *Environment and Planning A* dedica alla mobilità un intero numero intitolato *Mobilities and Materialities*. John Urry e Mimi Sheller curano i contributi del volume e insieme scrivono *The New Mobilities Paradigm* (Sheller e Urry, 2006), l'editoriale che sarebbe diventato nel giro di poco il manifesto di riferimento dei *Mobilities Studies*. "All the world seems to be on the move" proclamano i due autori in apertura, dando inizio a una densa rassegna di persone, immagini e oggetti materiali che con forza sempre maggiore scuotono il mondo e mettono in crisi la fissità delle sue categorie. Richiedenti asilo e studenti internazionali, terroristi e uomini di affari, prostitute e viaggiatori, ma anche comunicazioni mobili, viaggi virtuali, merci e trasporti, trascinano la mobilità al centro della scena e impongono la costruzione di un nuovo paradigma all'interno delle scienze sociali (*ibid.*, pp.207-208). La mobilità è pervasiva, travolge corpi, oggetti, informazioni e prende piede ad ogni scala, locale, nazionale o planetaria. Ogni sua manifestazione diviene un possibile oggetto di studio all'interno del nuovo paradigma, in una ricerca probabilmente tutt'altro che involontaria di un'eterogeneità tematica così ampia da generare accostamenti insoliti, talvolta anche dissonanti. Quel che è nuovo – sottolineano i due autori – non è tanto la mobilità (che pure avrebbe conosciuto un incremento nell'ultimo decennio) ma il progetto teorico che a partire da essa si intende sviluppare. Il mondo è sempre stato in movimento, quel che adesso diviene necessario è la messa a punto di strumenti e metodologie capaci di stare al passo con esso (*ibid.*, p.209). Le discipline e gli approcci chiamati a raccolta per sostenere questo nuovo progetto rivelano ancora una volta una diversità difficile da ricomporre: filosofie nomadologiche e scienze dei trasporti, teorie postcoloniali e sociologia delle comunicazioni, studi di genere e discipline del turismo, e ancora geografia, *Media Studies*, informatica, antropologia e *Cultural Studies*. Tutto sembra poter ricadere nel campo delle *mobilities*: il suo campo d'azione per definirsi non ha bisogno di dotarsi di alcuna esplicita limitazione.

Al di là della diversità dei temi e degli approcci, rispondenti ad una specifica strategia di inclusione sulla quale torneremo in seguito, il nuovo paradigma non è privo di prescrizioni. Alcuni tratti ricorrono senza sostanziali variazioni in tutti i testi fondativi dei *Mobilities Studies*, e contribuiscono a creare quell'impressione di omogeneità che colpisce chiunque si addentri nella *Lancaster theory* e nelle ricerche a essa legate. Il primo di questi è esplicitamente richiamato nel manifesto di Urry e Sheller, e riguarda una questione spiccatamente metodologica. Se movimenti eterogenei diventano oggetto della ricerca, allora ricercatrici e ricercatori dovranno anch'essi inserirsi negli schemi di movimento che intendono analizzare, seguendo il modello già sviluppato all'interno della cosiddetta etnografia itinerante (*ibid.*, pp.217-218). Una metodologia "on the move", dunque, che spinge a mettersi concretamente sulle tracce dei propri oggetti, a dislocarsi insieme ad essi e ad elaborare strumenti che possano accompagnarli lungo la strada<sup>2</sup>.

C'è un'altra caratteristica che, pur non venendo mai tematizzata in termini espliciti, sembra attraversare il campo dei *Mobilities Studies* e forse addirittura suggerire il senso dell'operazione culturale che gli è sottesa. Le

---

<sup>1</sup> L'informazione è ricavata dal sito del Centre for Mobilities Research ed è consultabile all'indirizzo <http://www.lancaster.ac.uk/fass/centres> <https://www.lancaster.ac.uk/cemore/about-cemore> (ultimo accesso 10 maggio 2021).

<sup>2</sup> Sulla metodologia adottata all'interno dei *Mobilities Studies* confronta anche Büscher e Urry, 2009; Büscher *et al.*, 2010; D'Andrea *et al.*, 2011; Tyfield e Blok, 2016).

ricerche sulla mobilità sono sempre segnate da una scommessa sul futuro. Indagare le differenti forme di mobilità, gli spazi complessi che queste contribuiscono ad articolare, l'impatto che flussi e movimenti hanno sugli assetti economici, sociali e culturali, significa in un certo senso potere prevedere gli sviluppi di un mondo il cui profilo risulta sempre più densamente intrecciato all'esperienza della mobilità. Nuove tecnologie, forme di mobilità sostenibile, evoluzione dei trasporti, rischi globali, suggeriscono il senso di ricerche che spingono senza sosta il presente in avanti, proiettandolo in un futuro fatto di sviluppi più che di cambiamenti. Questa insistenza sul futuro accompagnata ad una certa retorica della novità è tutt'altro che casuale, e sembra anzi celare un'implicazione decisiva. Se il futuro del mondo è connesso alla mobilità, il futuro della ricerca non può prescindere dai *Mobilities Studies*. Questo spiegherebbe anche i numerosi e insistiti richiami alle prospettive dei *Mobilities Studies*, alla definizione degli indirizzi di ricerca, alle direzioni verso cui guardare e ai percorsi da intraprendere. Se la mobilità lascia intravedere il profilo di un nuovo mondo, il suo studio può addirittura permettere di tracciarlo<sup>3</sup>.

Investimenti sul futuro, vocazioni transdisciplinari ed eterogeneità tematica ricorrono anche negli altri scenari aperti dal *New Mobilities Paradigm*. È sempre a partire dal 2006 che il progetto si dota di una necessaria appendice editoriale, lanciando il primo numero della rivista *Mobilities*, ancora oggi punto di riferimento incontestato per chiunque si cimenti sul terreno della mobilità. L'editoriale "Mobilities, immobilities and moorings" (Hannam *et al.*, 2006) è firmato da tre indiscussi protagonisti del *mobility turn*, John Urry, Mimi Sheller e Kevin Hannam, e riprende senza sostanziali variazioni l'impianto dell'articolo appena uscito per *Environment and Planning A*. Nel paragrafo che chiude l'editoriale, significativamente intitolato "Mobilities Futures", gli autori riassumono in quattro brevi punti gli aspetti cruciali della ricerca sulle *mobilities*. Accanto alla relazione insopprimibile fra mobilità e immobilità, a quella fra sistemi di mobilità e ancoraggi infrastrutturali e alla penetrazione fra corpi, informazioni, immagini e dati nelle diverse forme di mobilità, nell'ultimo punto si legge (*ibid.*, p. 16): "A programme for risk analysis and disaster assessment as a crucial aspect of mobilities research". Se i disastri globali concernono essenzialmente la mobilità, perché ne sfruttano i flussi e ne compromettono gli assetti, allora le ricerche in questo campo possono contribuire a definire un programma concreto per l'analisi dei rischi da un lato e la valutazione dei disastri dall'altro. La costruzione di una relazione fra la mobilità e i disastri globali e l'invenzione di una precisa categoria epistemologica che la sostiene assegnano ai *Mobilities Studies* un ruolo decisivo non soltanto nella gestione dell'emergenza e nella valutazione delle conseguenze ma, ancor più significativamente, nella prevenzione del rischio. La logica che sembra regolare il ragionamento nel suo complesso potrebbe così essere riassunta: le cause che determinano la maggior parte dei *mobility disasters* concernono l'introduzione di specifiche anomalie all'interno dei regimi della mobilità, basti pensare al caso del traffico aereo, che una deviazione può trasformare in uno spaventoso ordigno mobile o la mancanza di controlli igienico sanitari in un veicolo di contagio globale. Se questi disastri possono essere letti come effetto di particolari alterazioni della mobilità, allora le ricerche in questo campo possono sostanziare l'illusione di un controllo preventivo che metta al riparo la mobilità da ogni tentativo di manomissione. Studiare la mobilità, sembrano suggerire i fondatori dei *Mobilities Studies*, può servire anche ad evitare che in futuro possano verificarsi altri, disastrosi, incidenti di percorso (Adey e Anderson, 2011).

L'editoriale del primo numero di *Mobilities* traccia efficacemente i confini di un campo aperto ad un'estrema varietà di ricerche e di contenuti ma non per questo privo di un progetto organico e densamente strutturato. La strategia, che ha riportato negli anni un discreto successo, mira alla costruzione di un ambito di studi capace di intercettare ed incrociare il maggior numero possibile di discipline, studiosi, linee di ricerca, senza tuttavia perdere la forte caratterizzazione che ha segnato la *Lancaster theory* delle origini. Uno spazio di produzione del sapere, insomma, che aspira ad estendersi in ogni direzione senza perdere mai di vista il proprio centro.

3. MOBILITÀ ALLO SPECCHIO: POSIZIONAMENTI E PRIVILEGI. – Diversamente da altre svolte che hanno in vario modo segnato le scienze della cultura, il *mobility turn* presenta fin dai suoi esordi un assetto densamente strutturato. Come abbiamo visto, il debutto della mobilità sulla scena delle scienze sociali si accompagna immediatamente a un solido progetto editoriale, ancorato alla rivista *Mobilities*, e ad una rete di centri e piattaforme di ricerca all'interno della quale l'università di Lancaster continua a mantenere una sua centralità.

---

<sup>3</sup> Nell'insistito bisogno di auto-riflessività e nella sua proiezione verso il futuro si inquadrano i report che a partire dal 2010 la rivista *Progress in Human Geography* ha commissionato a Tim Cresswell prima e Peter Merriman poi sui progressi e le prospettive che le ricerche sulla mobilità stanno aprendo nel campo della geografia (Cresswell, 2010; 2011; 2014; Merriman, 2014; 2017).

Questi fattori di stabilità contribuiscono ad assegnare ai *Mobilities Studies* un profilo omogeneo e, soprattutto, a portare avanti un progetto culturale e politico relativamente coerente.

Forse proprio per via di questa coesione interna e uniformità di approccio, il *mobility turn* è stato di recente oggetto di alcune critiche, tutte accomunate da un forte sentire politico. Sull'opposizione fra mobilità e immobilità si concentra, per esempio, Jaume Franquesa, in un articolo dal titolo "We've lost our bearings: Place, tourism, and the limits of the 'mobility turn'" (Franquesa, 2011). La categoria di immobilità – spiega Franquesa –, seppur non venga mai esplicitamente esclusa, viene sempre definita in termini di assenza, alterità, strumentalità o consequenzialità rispetto all'altro termine della coppia, non lasciando di fatto alcuno spazio per una concezione veramente dialettica della dicotomia mobilità/immobilità (*ibid.*, p. 1016). La definizione di ogni forma di immobilità per differenza rispetto al suo opposto finirebbe per rafforzare quelle stesse posizioni essenzialiste che il *mobility turn* vorrebbe contestare e che solo un pensiero intrinsecamente relazionale potrebbe invece mettere in questione. Tutto questo non può che avere profonde ricadute sul piano politico: la divisione del reale in flussi e nodi, movimenti e permanenze, è al servizio di una precisa strategia egemonica. Inoltre, la possibilità stessa di isolare mobilità e immobilità, possibilità che trova numerosi esempi di realizzazione nel campo dei *Mobilities Studies*, non si limita a riflettere una pratica egemonica ma rientra fra gli strumenti più potenti attraverso i quali questa pratica viene costruita, rafforzata, riprodotta. Nella critica di Franquesa il *mobility turn* viene bruscamente ricondotto entro una logica di potere, all'interno della quale ricerche, articoli, convegni e indagini sul terreno diventano non lo specchio ma, più profondamente, la veste con la quale rapporti gerarchici e pratiche egemoniche circolano dentro le università e consolidano i propri assunti.

Su un terreno meno teorico e, potremmo dire, più corporeo muove invece la critica di Thomas Faist, che spinge i *Mobilities Studies* oltre descrizioni e analisi, fin dentro i meccanismi che ne regolano strategie e produzioni (Faist, 2013). Il termine "mobility" viene posto al centro di un'attenta analisi, impegnata non a seguire la corrente teorica generata dal *mobility turn* ma piuttosto a risalirla, per cercare di comprendere quali sottili confini stia contribuendo a marcare (*ibid.*, p. 1640). Nella lettura di Faist il movimento umano è sempre più nettamente differenziato all'interno di una dicotomia che vede la migrazione da una parte e la mobilità dall'altra. Tanto nelle politiche di welfare che nei dibattiti pubblici, viene elaborato un preciso confine discorsivo fra i *labour migrants* e gli *highly skilled*, da una parte la manodopera migrante richiesta dal mercato del lavoro ma indesiderata nelle retoriche degli stati nazionali, dall'altra gli altamente qualificati ad un tempo richiesti e desiderati. Se il movimento dei primi esige l'attivazione di specifiche misure di controllo, la mobilità dei secondi va al contrario incoraggiata sul piano delle retoriche e incentivata su quello degli investimenti, in una sorta di caccia al talento su scala globale che coinvolge professionisti della finanza, del mercato, della diplomazia e, naturalmente, della ricerca. La mobilità finisce così al centro di una competizione economica globale, divenendo il controcanto spaziale di una politica economica di marca neoliberista che traveste la disuguaglianza sociale sotto i panni delle leggi di mercato (*ibid.*, pp. 1642-1643). In questo scenario la retorica della mobilità, sostenuta e alimentata dal cosiddetto *mobility turn*, contribuisce a rafforzare l'impalpabile gerarchia sociale che separa i destini dei "migranti" da quelli dei "professionisti", sempre più incentivati a cercare opportunità di formazione e di carriera su scala globale. È questa la ragione per cui, prima di analizzare e descrivere le diverse forme di mobilità, studiosi e ricercatori dovrebbero interrogarsi criticamente su cosa categorie come mobilità e immobilità significhino, su quali siano le conseguenze politiche di questo genere di costruzioni, su quali confini contribuiscano a tracciare e su quali esclusioni finiscano con l'autorizzare (*ibid.*, p. 1644).

Le critiche al *mobility turn* e alla formazione disciplinare che ne è espressione mettono a fuoco alcuni dei rischi a cui i discorsi sulla mobilità vanno incontro e la fitta trama di implicazioni politiche che li sostiene<sup>4</sup>. Molti anni prima che le *mobilities* venissero tematizzate all'interno del discorso accademico, la geografa britannica Doreen Massey poneva la necessità di un ripensamento del concetto di luogo partendo proprio dalle questioni della mobilità e della compressione spazio-temporale (Massey, 1991). L'esperienza del movimento – spiega Massey – non può essere disgiunta da certe componenti che incrociano in vario modo la classe, il genere, la razza, e così via. Pertanto, la compressione spazio-temporale che alla velocità di movimento è legata deve sempre accompagnarsi all'individuazione di specifiche geometrie di potere e al riconoscimento delle disuguaglianze sociali che da queste possono scaturire. All'interno di queste geometrie ciascun individuo

---

<sup>4</sup> Una lucida consapevolezza del senso politico che ogni discorso sulle *mobilities* sottintende e delle limitazioni che sempre le attraversano si ritrova nella rilettura critica proposta da Ola Söderström, Didier Ruedin, Shalini Randeria, Gianni D'Amato e Francesco Panese nel volume *Critical Mobilities* (Söderström *et al.*, 2013).

si posiziona in maniera differente, entrando in relazione con flussi e interconnessioni attraverso modalità del tutto peculiari. Mobilità e immobilità non esauriscono le complesse dinamiche che regolano queste geometrie di potere. Il potere, infatti, non passa soltanto attraverso la possibilità o l'impossibilità di muoversi ma, più sottilmente, si insinua all'interno delle diverse modalità attraverso cui la mobilità viene declinata. La capacità di dare inizio a flussi e movimenti, di sostenerne il peso e di controllarne l'andamento varia da soggetto a soggetto. La relazione fra mobilità e potere non dà semplicemente luogo ad una dicotomia fra coloro che hanno la possibilità di muoversi e coloro a cui questa possibilità è stata negata, ma compone le differenze all'interno di un denso spettro di opportunità. Una delle sue estremità è occupata non tanto da chi può liberamente spostarsi da un luogo all'altro ma da chi può farlo esercitando sempre un controllo sui propri spostamenti, traendone un vantaggio e servendosi di tutte le tecnologie di cui ha bisogno. Fra un professionista della finanza che sorvola il Pacifico nell'arco di una giornata e un lavoratore messicano che cerca di raggiungere il confine con gli Stati Uniti a rischio della vita sarebbe difficile per chiunque non vedere la differenza (*ibid.*, p. 26).

Nella lettura proposta da Doreen Massey il punto, tuttavia, non è tanto constatare le profonde disuguaglianze che attraversano la mobilità e ne differenziano gli esiti. Si tratta piuttosto di comprendere quanto la mobilità di alcuni gruppi possa concretamente danneggiare o indebolire la mobilità di altri. La mobilità, come l'emergenza sanitaria in atto ha efficacemente dimostrato, non è solo il riflesso di precise geometrie di potere ma uno dei principali strumenti attraverso cui queste geometrie si rafforzano e si riproducono. La domanda che non bisogna allora mai smettere di porsi è se la nostra mobilità e il nostro controllo sulla mobilità finiscano col rafforzare il confinamento spaziale di altri gruppi o altri soggetti. In altre parole: sui corpi di chi costruiamo, incrementiamo o elogiame la nostra capacità di movimento? E alla luce di questo: a quali condizioni possiamo oggi continuare a parlare di mobilità?

La breve riflessione di Doreen Massey su mobilità e globalizzazione rimane ad oggi una delle più lucide posizioni sull'argomento. C'è un punto, in particolare, che ci permette di far procedere il discorso sui *Mobility Studies* oltre le critiche su concetti, temi e strategie che gli sono finora state mosse. Fra i gruppi che hanno pieno controllo sulla mobilità e che più se ne servono per rafforzare i propri assetti ce n'è uno che ci permette di arrivare al cuore della questione. Questo gruppo è anche quello che più di ogni altro scrive sul tema della mobilità e che – superando probabilmente le aspettative della stessa Doreen Massey – è addirittura arrivato a costruire intorno ad esso discipline, riviste e gruppi di ricerca. Sono i *western academics*, le ricercatrici e i ricercatori delle università occidentali fra i quali rientra anche chi scrive. Un discorso critico sui *Mobility Studies* non può allora sottrarsi ad una delle domande fondative degli studi culturali: chi parla (Cometa, 2010, p. 88)?

Gli studiosi che compongono la costellazione dei *Mobility Studies* sono accademici perlopiù affiliati ad università europee, prevalentemente inglesi. Questo dato geografico, ma non esclusivamente geografico, ci aiuta a mettere in prospettiva alcune delle questioni già affrontate nelle pagine precedenti. Il tema delle migrazioni, per esempio, che rappresenta uno dei tre poli attorno ai quali si raggruppano i discorsi sulla mobilità, è affrontato da un punto di vista marcatamente europeo, come espressamente dichiarato nell'editoriale del primo numero speciale che la rivista dedica all'argomento (Fortier e Lewis, 2006). Anche sulla questione della sicurezza e della prevenzione dai rischi globali la scelta dei casi di studio e le modalità di rappresentazione sono il prodotto di uno sguardo scopertamente occidentale, impegnato a sostenere la crescente domanda di sicurezza attraverso pratiche di ricerca e di analisi. In entrambi i casi, la mobilità è pensata come una forza da gestire, controllare o addomesticare. E sembra che sia proprio in questo spazio di disciplinamento che parte dei *Mobility Studies* aspiri a posizionarsi.

La politica del posizionamento entra in gioco anche sul terreno della metodologia. Abbiamo visto come chi analizza le diverse forme di mobilità debba esser capace di mettersi sulle sue tracce, di prendervi parte e di farne concretamente esperienza. Per studiare la mobilità bisogna saper essere mobili, proclamano a più voci gli esperti della mobilità (Sheller e Urry, 2006; Büscher e Urry, 2009; Büscher *et al.*, 2010; D'Andrea *et al.*, 2011; Tyfield e Blok, 2016). Ma, come gli stessi autori dei *Mobility Studies* hanno a più riprese sottolineato (Kellerman, 2012; Bærenholdt, 2013; Sheller, 2018), la mobilità più che una capacità o una volontà è spesso anche un privilegio, una possibilità. Chi scrive oggi di mobilità e ne teorizza la necessità ai fini della ricerca è anche e soprattutto chi può spostarsi – e di fatto si sposta – senza limitazioni da un posto all'altro, da un'università all'altra. Sarebbe difficile non vedere nella crescente mobilità accademica e nelle pratiche egemoniche che la regolano una matrice e una giustificazione di certi discorsi sull'adozione di una metodologia mobile. Altrettanto difficile sarebbe poi immaginare asserzioni metodologiche di questo tipo svilupparsi in altri contesti, in luoghi in cui, per esempio, il diritto alla mobilità sia affetto da forme politiche, economiche

o sociali di restrizione. Così come la scienza della mobilità sembra essere sapientemente costruita su misura di chi la pratica, il mondo rappresentato dai *mobility scholars* sembra modellarsi fedelmente su chi lo osserva e, soprattutto, su chi lo abita.

4. CONCLUSIONI. – L'esplorazione dei *Mobilities Studies* ha permesso di riaprire uno spazio di discussione su un terreno che non lasciava a prima vista intravedere spaccature o dissesti. Dietro la trasparenza di un campo indistintamente aperto a contenuti e ricerche di ogni genere ho cercato di rintracciare posizionamenti precisi e strategie puntuali, e di individuare così dei punti a partire dai quali rimettere in questione le stesse categorie fondative della disciplina. La mobilità non può essere considerata alla stregua di un dato o un insieme di dati da osservare, analizzare e, se è il caso, valutare. Tutto il mondo è in movimento (Sheller e Urry, 2006, p. 207), ma non c'è movimento, dall'attraversamento di una strada alla traversata transoceanica, che non sia il prodotto di un intreccio complesso di intenti e possibilità, desideri e costrizioni. Ogni spostamento si produce e si negozia, incessantemente, nelle leggi, nelle politiche e, naturalmente, nei discorsi (Cresswell, 2001, p. 22). È questa la ragione per cui il termine "mobilità"<sup>5</sup>, sul quale si è scelto da più parti di investire, solleva già al proprio interno una questione decisiva, perché costruisce a livello lessicale un legame, quello fra movimento e possibilità, che sarebbe forse opportuno rimettere in discussione, oggi più che mai. Le sorti del mondo non sono semplicemente legate alla mobilità e al suo progressivo e inarrestabile progresso, ma alle diverse forme di mobilità che sceglieremo di sostenere e di potenziare attraverso i nostri discorsi e le nostre pratiche. L'ossessione per il futuro che oggi pervade gli studi sulla mobilità non è scorretta e limitante solo a condizione di pensare al futuro come ad un insieme aperto e plurale di possibilità, capace di accogliere scelte, progetti e sfide non soltanto differenti ma radicalmente contrapposti e irriducibili (Anderson, 2010). Perché la responsabilità dei nostri discorsi passa anzitutto attraverso i posizionamenti e le scelte che, a partire da essi, saremo in grado di sostenere.

In risposta ad una questione sollevata dopo una sua conferenza tenuta ad Harvard nel 1987, Gayatri Spivak osserva: "It is the questions that we ask that produce the field of inquiry and not some body of materials which determines what questions need to be posed to it" (Spivak, in Rogoff, 2013, p. 31). Non è l'oggetto che scegliamo di studiare a determinare le domande a partire dalle quali dovremmo interrogarlo. Al contrario, sono le nostre domande a produrre il campo di indagine, ad includerne alcuni oggetti e ad escluderne altri, a guidare le nostre scelte e a definire le direzioni in cui vogliamo che i nostri studi procedano. Se non cominciamo dalle domande, non riusciremo mai a produrre saperi situati e in grado di sostenere le sfide politiche e culturali a cui questi sono chiamati. Ci sono questioni che qualunque teoria critica delle *mobilities* non può permettersi di ignorare o aggirare. Chi parla, oggi, di mobilità? Da dove? Come sceglie gli oggetti e le metodologie delle proprie ricerche? A chi sono destinati i risultati delle sue analisi? Ma soprattutto: perché sceglie di parlarne? Se gli studi sulle mobilità non cominceranno a dare delle risposte a questi e altri interrogativi, sarà difficile impedire che divengano l'ennesima espressione di una svolta destinata nel giro di poco tempo ad esser dimenticata.

## BIBLIOGRAFIA

- Adey P., Anderson B. (2011). Anticipation, materiality, event: The Icelandic ash cloud disruption and the security of mobility. *Mobilities*, 6(1): 11-20. DOI: 10.1080/17450101.2011.532919
- Anderson B. (2010). Preemption, precaution, preparedness: Anticipatory action and future geographies. *Progress in Human Geography*, 34(6): 777-798. DOI: 10.1177/0309132510362600
- Bærenholdt J.O. (2013). Governmobility: The powers of mobility. *Mobilities*, 8(1): 20-34. DOI: 10.1080/17450101.2012.747754
- Büscher M., Urry J. (2009). Mobile methods and the empirical. *European Journal of Social Theory*, 12(1): 99-116. DOI: 10.1177/1368431008099642
- Iid., Witchger K. (2010). *Mobile Methods*. London-New York: Routledge.
- Cometa M. (2010). *Studi Culturali*. Napoli: Guida Editori.
- Cresswell T. (2001). The production of mobilities. *New Formations*, 43: 11-25.
- Id. (2006). *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. London-New York: Routledge.

---

<sup>5</sup> Sulla questione terminologica si proiettano riflessi e ombre tutt'altro che marginali. Per il geografo Tim Cresswell la mobilità (*mobility*) marca uno scarto decisivo rispetto al movimento (*movement*) perché spoglia quest'ultimo del rischio di astrattezza caricandolo dei significati sociali, politici, economici e culturali che qualunque genere di spostamento mette in gioco (Cresswell, 2006). Abbiamo visto, però, come la mobilità richiami sempre una possibilità che spesso è anche un privilegio. Essere mobile non significa soltanto essere in movimento ma significa anche poterlo essere, averne tanto la capacità quanto la possibilità.

- D'Andrea A., Ciolfi L., Breda G. (2011). Methodological challenges and innovations in mobilities research. *Mobilities*, 6(2): 149-160. DOI: 10.1080/17450101.2011.552769
- Faist T. (2013). The mobility turn: A new paradigm for the social sciences? *Ethnic and Racial Studies*, 36(11): 1-10. DOI: 10.1080/01419870.2013.812229
- Fortier A., Lewis G. (2006). Editorial: Migrant horizons. *Mobilities*, 1(3): 307-311. DOI: 10.1080/17450100600915968
- Foucault M. (1972). *L'ordine del discorso e altri interventi*. Torino: Einaudi.
- Franquesa J. (2011). "We've lost our bearings": Place, tourism, and the limits of the "mobility turn". *Antipode*, 43(4): 1012-1033. DOI: 10.1111/j.1467-8330.2010.00789.x
- Hannam K., Sheller M., Urry J. (2006). Editorial: Mobilities, immobilities and moorings. *Mobilities*, 1(1): 1-22. DOI: 10.1080/17450100500489189
- Kellerman A. (2012). Potential mobilities. *Mobilities*, 7(1): 171-183. DOI: 10.1080/17450101.2012.631817
- Massey D. (1991). A global sense of place. *Marxism Today*, 35(6): 315-323. DOI: 10.1016/j.pecs.2007.10.001
- Merriman P. (2017). Mobilities III: Arrivals. *Progress in Human Geography*, 41(3): 375-381. DOI: 10.1177/0309132516635948
- Rogoff I. (2013). *Terra Infirma: Geography's Visual Culture*. London-New York: Routledge.
- Sheller M. (2018). *Mobility Justice. The Politics of Movement in an Age of Extremes*. London: Verso.
- Ead., Urry J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2): 207-226. DOI: 10.1068/a37268
- Tyfield D., Blok A. (2016). Doing methodological cosmopolitanism in a mobile world. *Mobilities*, 11(4): 629-641. DOI: 10.1080/17450101.2016.1211829
- Urry J. (2000). *Sociology beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century*. London-New York: Routledge.

RIASSUNTO: Nei vent'anni trascorsi dalla pubblicazione di *Sociology beyond Societies* di John Urry (2000), il testo che ha anticipato e ispirato il successivo *mobility turn* nelle scienze sociali, si è assistito a un proliferare di discorsi sulla mobilità che hanno travalicato dipartimenti, riviste e discipline portando al centro della scena migrazioni, flussi turistici, viaggi virtuali, trasporti di merci e persone. Obiettivo di questo contributo è di indagare criticamente i processi e le condizioni di produzione del *mobility turn* e di rileggerne contenuti, attori e metodologie all'interno dell'operazione strategica che l'ha sostenuto. In particolare, muovendo da una delle domande fondative della geografia critica, proveremo a rileggere la svolta della mobilità mettendo al centro la questione del "chi parla e da dove" ed esplorando i limiti e i privilegi che questo posizionamento porta con sé.

SUMMARY: *Who needs mobility? For a located critique of the New Mobilities Paradigm*. In the twenty years since John Urry's *Sociology Beyond Societies* (2000) – the book that inspired the subsequent *mobility turn* in the Social Sciences – was published, we observe an extraordinary proliferation of discourses on mobility that have crossed departments, journals, and disciplines, bringing migration, tourist flows, virtual travel, transport of goods and people at the centre stage. The aim of this contribution is to critically investigate the processes and conditions of production of the *mobility turn* and its contents, actors, and methodologies. By drawing on one of the key questions of Critical Geography, I will try to investigate this field by asking "who speaks and from where" and exploring the limits and privileges that this location brings with it.

*Parole chiave:* New Mobilities Paradigm, mobilità, politica del posizionamento  
*Keywords:* New Mobilities Paradigm, mobilities, politics of location

\*Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Palermo; [chiana.giubilaro@unipa.it](mailto:chiana.giubilaro@unipa.it)