

Nautilus. NavigAzioni tra locale e globale  
Rivista mensile di Cultura e Territorio



# NAUTILUS

NavigAzioni tra locale e Globale



n. 2 Agosto 2021



**Nautilus. NavigAzioni tra locale e globale**  
Rivista mensile di Cultura e Territorio

*Direttore responsabile*  
Monica Pierulivo

*Redazione*  
Marco Bracci  
Benedetta Celati  
Patrizia Lessi  
Francesca Passeri  
Rossano Pazzagli  
Elena Pecchia

Hanno collaborato a questo numero

**Fabio Canessa**  
**Nunzio Marotti**  
**Michele Mazzi**  
**Guido Morandini**  
**Gloria Peria**  
**Gianpiero Vaccaro**

Illustrazione di copertina e logo di Massimo Panicucci  
Consulenza sito Internet Michele Mazzi

Info: [redazione@nautilusrivista.it](mailto:redazione@nautilusrivista.it)

## **Sommario**

### **Editoriale**

**Isole. L'utopia di tanti mondi possibili**  
di Monica Pierulivo

**Ferry Boat Visioni di un territorio**  
Intervista a Guido Morandini

**Isole in Terra**  
di Rossano Pazzagli

**Isole "ecologiche"**  
di Benedetta Celati

**Mari, incroci di culture**  
di Gloria Peria

**La comunicazione responsabile come antidoto all'individualismo e all'egoismo**  
di Marco Bracci

**Gli arcipelaghi della moda. Una nuova definizione di made in Italy**  
di Francesca Passeri

**Essere scuola nell'isola**  
di Nunzio Marotti

**L'isola che c'è**  
di Elena Pecchia

**Le isole dello schermo**  
di Fabio Canessa

***Cambiano le maree... La storia di Norina Fabbri***  
di Patrizia Lessi

**Una città nel mare**  
di Michele Mazzi

**L'affondamento dell'Andrea Sgarallino**  
di Gianpiero Vaccaro

## Editoriale

### Isole. L'utopia di tanti mondi possibili

di Monica Pierulivo

“Il mare è assoluto, intenso fino al punto di diventare talora doloroso. Tra questi colori dell'acqua e della sabbia di granito che la fa splendere d'una candida fosforescenza ci si spoglia di tutto ciò che è banale, accidentale, relativo: si vorrebbe afferrare l'essenza della vita, liberarsi di tutti gli ingranaggi dell'esistenza che ci impediscono di vivere, togliersi di dosso i meccanismi della retorica come ci si toglie i vestiti”. (Claudio Magris, L'infinito viaggiare)

L'isola rappresenta un mito che rimanda a molteplici significati, un porto sicuro da una parte e il mare aperto dall'altra, il conosciuto e l'incognito, l'apertura e la chiusura, il desiderio di libertà e il confinamento, ma anche il sogno e l'utopia, l'immaginario. C'è tutto e il contrario di tutto nel concetto di isola, c'è anche il tema attuale dell'isolamento al quale la pandemia ci ha costretto da un anno e mezzo. Vivere in un territorio fortemente confinato, stimola la voglia di esplorare, di conoscere il diverso e d'altronde le isole sono “porti di mare”, aperti a ciò che è sconosciuto. Un tesoro può forse essere sempre nascosto da qualche parte su un'isola, e le ricche implicazioni simboliche della tradizione letteraria ce lo testimoniano ampiamente. Le isole e il mare possono rappresentare un viaggio nel mondo e nella mente.

Italo Calvino nelle “Città invisibili” sottolineava l'importanza di inventare nomi per le sue città; allo stesso modo sarebbe interessante costruire una sorta di atlante delle utopie insulari.

Nella tradizione letteraria l'isola è infatti una metafora per designare l'altrove: una metafora che sottolinea le opposte componenti del mito stesso. Un esempio emblematico di questa dualità si trova nel poema epico di Ludovico Ariosto, Orlando Furioso. Cavalcando l'ippogrifo alato, Ruggiero vede l'isola: dall'alto gli appare un luogo di meravigliose delizie, ma, una volta approdato, l'eroe deve affrontare prove e creature pericolose.

Poi ci sono isole sole al mondo, come Lampedusa, descritta così dalla scrittrice francese Maylis de Kerangal nel suo reportage letterario sull'isola siciliana dopo il naufragio del 2013 che ha visto la morte di oltre 300 persone.

Ma l'isola può assumere anche un significato legato alla rinascita, alla possibilità di un altro mondo, soprattutto alla possibilità che il mondo non finisca. Può essere vista come «arca» del mondo. Secondo una suggestiva immagine di Kerangal «Le isole sono come le idee. Deserte, affascinanti. Operano come riserve, catturano le storie e danno riparo agli uomini sin dalla creazione del primo poema» (cit. Tommaso Auriemma, La tentazione dell'isola assoluta, Il Manifesto, 10.08.2016).

Proprio per questo non possiamo pensarle come assolute o in antitesi alla terraferma e al continente. La stessa Piombino, che davanti a sé ha un arcipelago di sette isole, oltre la Corsica, è la dimostrazione di una continuità tra terraferma e mare. La città nata su un promontorio anch'esso isolato geograficamente per secoli, a causa delle paludi che l'hanno circondato fino ai primi decenni del '900, è profondamente legata alla presenza dell'isola d'Elba, così come della Corsica, con le quali ha avuto rapporti economici e culturali che hanno profondamente influenzato il territorio.

Le isole sembrano periferiche ma non lo sono. Nel 2022 sarà la piccolissima Procida a rivestire il titolo di capitale italiana della cultura. Un luogo dove non si arriva per caso, una meta decisamente inedita rispetto all'Italia dei luoghi famosi, cosiddetti centrali. Un posto dove si decide di andare, restare, osservare, riempirsi di lentezza e semplicità e questo

rappresenta una grande novità e un modo diverso di guardare il mondo, da angolazioni differenti appunto.

Abbiamo scelto dunque questo tema, così ricco di suggestioni, come trait d'union degli articoli del secondo numero di "Nautilus". Una sorta di sfida, perché le idee e le riflessioni che possono scaturirne sono comunque tante e troppe per esaurirne i significati in un unico numero; nonostante questo abbiamo provato ad affrontarne alcuni.

Parleremo pertanto di utopie, di bellezza e dell'importanza dei luoghi cosiddetti "periferici", paesi e aree interne, di progetti educativi e scolastici per far vivere le piccole scuole, del concetto di isola applicato all'ambiente e al riciclo dei rifiuti, nella letteratura e nel cinema, di ciò che lega storicamente le isole del nostro arcipelago, così diverse ma anche connesse tra di loro, delle lotte di piccole e grandi donne rivoluzionarie che come isole in un mondo maschile si sono impegnate per i diritti civili e sociali agli inizi del '900, di città di mare, di piroscafi affondati nel nostro canale.

Parleremo poi di questioni attuali come comunicazione e isolamento, di settori dell'economia come la moda che, guardando avanti, cercano di recuperare il "buono" della tradizione per fare innovazione ed esprimere una visione diversa del mondo, sempre tra locale e globale.

Ad aprire il numero sarà un'intervista a Guido Morandini sulle sue visioni di un territorio espresse attraverso i suoi documentari Rai.

Quest'anno ricorre tra l'altro il 25° anniversario dell'istituzione del Parco Nazionale Arcipelago Toscano. Un augurio da parte di "Nautilus" a questa importante esperienza, che in questo quarto di secolo, pur essendo nato inizialmente tra molte conflittualità, è riuscito a far crescere la sensibilità e a valorizzare il ricco patrimonio ambientale, naturalistico e culturale delle sette isole che ne fanno parte.

E un augurio grande perché i nostri sogni e le nostre idee siano capaci di generare tensione verso orizzonti nuovi, di cui c'è tanto bisogno. Utopie? Probabilmente sì, ma concrete.

## Ferry Boat. Visioni di un territorio

Intervista a Guido Morandini  
di Monica Pierulivo

**Guido Morandini:** autore e regista Rai, vive tra Roma e Piombino. Comunicatore errante, navigatore, indagatore dell'autenticità dei luoghi e dei loro sistemi relazionali più profondi, creativo e visionario, ha realizzato ultimamente tre documentari che hanno al centro il rapporto con l'acqua, il mare e molto altro: "Ferry Boat Canale di Piombino"; "Aurelia, una Statale sull'Acqua"; "Aurelia, Bianco e Nero", trasmessi su Rai5 e Ra3 nell'ambito della trasmissione televisiva "Di là dal fiume e tra gli alberi".

### Com'è nato il tuo rapporto con Piombino

Negli anni '80, iscritto alla Facoltà di Architettura di Firenze, dovevo preparare un esame di urbanistica, insieme a Claudio Saragosa, e venni proprio a Piombino per studiare l'architettura sociale di questa città che ancora non conoscevo. All'epoca mi sembrò una città operaia con valori di concretezza, molto definita, non mi colpì particolarmente, forse perché avevo una visione immaginifica del mondo. Una città semplice, ma in quell'occasione non vidi il centro storico. Facevo un'analisi della città operaia e quindi visitai i suoi quartieri, la città nata nei primi decenni del '900, le scuole elementari di piazza Dante, il Cotone. Quello che più mi colpì fu il Villaggio Diaccioni e il mare.

Andando a Salivoli, per vedere questo quartiere all'epoca molto studiato, mi ricordo un'esplosione di luce, era il mare.

Da quel momento c'è stato un grande salto temporale, durante il quale ha preso avvio la mia esperienza presso il Centro sperimentale di cinematografia di Roma.

Il tema dell'acqua, che è una costante o quasi nei miei lavori, emerse con forza durante la mia esperienza nella valle del Po. Il Po è un fiume bellissimo; dal 2010 al 2015 ho vissuto lungo le sue sponde in una baracca di legno dove costruivo barche con Angelo Bosio, orafo, ex pugile, barcaio, e navigavo.

Poi decisi di abbandonare il Po per le difficoltà climatiche (troppo umido, freddo e nebbia) e tornai a Piombino, quasi casualmente, nel 2015. Scoprii una città diversa.

Conobbi il centro storico, via Garibaldi, la strada più bella, e di nuovo il mare. Decisi

quindi di acquistare proprio in quella strada un appartamento, insieme alla mia compagna, che mi ha fatto incontrare di nuovo vecchi amici come Claudio Saragosa, mi ha fatto conoscere Tiziano Arrigoni, storico e insegnante, e una realtà come il museo Magma di Follonica.

### Nasce quindi l'idea di un nuovo lavoro su questo territorio: Ferry Boat, canale di Piombino. Un'altra via d'acqua, come il Po, ma in un contesto completamente diverso, con relazioni e dinamiche sociali diverse

A Piombino sei come diviso tra l'entroterra e il mare; dal mare vedi il canale dove transitano i traghetti. Il canale è un territorio di mezzo. Ferry Boat unisce appunto il ferro, carattere distintivo di Piombino e dell'Elba, e la barca. (Anche se il significato di Ferry non rimanda al ferro, lo ricorda comunque per assonanza ndr).

Il rapporto che nasce tra l'Elba e Piombino storicamente deriva infatti dalla presenza delle miniere elbane. Anche la strategicità della posizione di Piombino scaturisce da questo. Piombino senza l'Elba e il canale non esisterebbero. Sono due territori collegati profondamente tra di loro anche se diversi.

Tiziano Arrigoni ad esempio, ha una visione sistemica di questo territorio, un po' come l'aveva Napoleone Bonaparte, quella cioè di un sistema territoriale che parte dall'interno e arriva fino a Bastia, in Corsica. Piombino nel passato era considerata un luogo strategico per la navigazione tra il mar Tirreno e il Mar Ligure e la porta d'ingresso dalla penisola italiana alla Corsica. Il controllo del canale di

Piombino, dell'Elba e della Corsica, era infatti fondamentale per ragioni commerciali. Inoltre l'emigrazione stagionale in Corsica e in Maremma partiva dall'Appennino toscano con un flusso migratorio di lungo periodo. Questa centralità del canale mi sembra quindi fondamentale per parlare di questi territori, una storia di uomini e ferro iniziata tremila anni fa, un viaggio in mare dentro i confini di questo canale, scandito dai traghetti, pescherecci, vele e reso vivo anche dai pendolari che lo attraversano per raggiungere la scuola, l'ospedale, i mercati, gli uffici. E proprio con i pendolari ho conosciuto il mare da sopra, mentre Andrea Specos, un pescatore piombinese, mi ha fatto conoscere il canale da sotto, con tutte le sue bellezze naturalistiche e le storie dei relitti affondati e depositati sul suo fondale.

Così ho conosciuto anche la storia del "Calimero", il minuscolo traghetto tutto nero, costruito in Danimarca e impiegato per la prima volta per la rotta Piombino Portoferraio nel 1966.

Nel documentario c'è quindi anche un'antropologia degli oggetti.

Dopo di che viene il ferro. Sono entrato in fabbrica, nella grande acciaieria ora denominata JSW Italy, e sono rimasto colpito dall'Afo4, l'ultimo superstite della produzione "a caldo" dell'acciaio dopo il suo spegnimento nel 2014; è lì che ho deciso di far suonare in quel luogo così emblematico un gruppo di giovani musicisti operai, "I Blues Eaters".

Il documentario nasce da tutto questo e dal rapporto con l'archivio storico di Piombino, con i "Tre Delfini" (Sandro Leonelli, Milco Tonin e Claudio Gennai) e con alcuni custodi della memoria come Gianpiero Vaccaro che mi ha fatto conoscere la storia e la bellezza di Punta Falcone.

Sono rimasto colpito da questo mare e dall'isola davanti. Per me che venivo dall'Arno, perché sono nato a Figline, dal Po e poi dal Tevere, dopo il mio trasferimento a Roma, mi sembrava un modo per avere un'altra sponda.

**Il trait d'union dell'acqua ritorna anche nei documentari sull'Aurelia, in particolare nel secondo, dopo Ferry Boat. Questa volta al**

**posto del canale c'è una strada da percorrere, rigorosamente in bicicletta, per costruire nuove visioni che connettano la storia con la contemporaneità, che facciano emergere ciò che non è immediatamente percepibile. "Il Campidoglio a Roma è lo zero chilometrico della Statale Aurelia, come per tutte le altre vie consolari principali." Parte da qui il tuo secondo filmato**

L'Aurelia è una strada sull'acqua, legata alle paludi, dal Tevere al Magra passando per l'Arno e per l'Ombrone. Qui si intersecano storia, ambiente e natura. È la strada non delle vacanze ma della grande industria, dei grandi impianti, basti pensare alle Acciaierie di Piombino, alla Solvay, alle raffinerie di Livorno. Allo stesso tempo è un territorio di isole. Questo asse tirrenico (attraversato in barca, in bici, in treno, in camion) unisce un sacco di isole, un arcipelago fatto di terra e di mare. La stessa Piombino è un'isola. In fondo siamo tutti delle isole che a volte si mettono in relazione attraverso il viaggio. E quello che è interessante è il sistema relazionale che riusciamo a costruire attraverso queste connessioni. Sono visioni appunto.

Nel terzo documentario, uscito recentemente, "Aurelia, bianco e nero" il tratto percorso è quello che intercetta altri due fiumi, l'Arno e il Magra, sempre in Toscana. In questo lembo di terra, acqua e marmo diventano gli elementi fondanti del territorio, l'indole ribelle che si respira in ogni racconto, un'inquietudine che trova la sua espressione in forme diverse.

**Altro tema a cui dedichi molta importanza è quello dell'erranza, del nomadismo, un tema che ha a che fare storicamente con la Maremma**

Il nomadismo rimanda alla transumanza tipica di quest'area e della Maremma. Lo ritroviamo in altre forme anche in contesti completamente diversi come ad esempio le "Marine", i porticcioli, che rappresentano luoghi del nomadismo contemporaneo. Il pontile è a questo proposito una strada dove la sera, quando le barche sono rientrate, si costruiscono relazioni.

Da Pisa fino all'Argentario ci sono quasi 16mila posti barca. Il mare quindi è anche questo, dà la possibilità di costruire sistemi relazionali diversi e meno studiati ma non per questo meno importanti.

I porti possono essere fonte di biodiversità sociale e non solo naturale, dove è possibile mettere in discussione un'organizzazione urbana che sembra consolidata, aprendo il locale al globale. Nelle "marine" ci sono persone diverse che si incontrano e costruiscono sempre qualcosa e che rappresentano nuovi insediamenti costieri temporanei.

A Piombino ad esempio si parte sempre dal mare. Da piazza Bovio, attraverso un'unica direttrice si arriva alla fabbrica passando per corso Vittorio Emanuele e corso Italia, riproducendo una geometria che segna la storia di questa città. Prima della pandemia avevamo

avuto l'idea di "correre" queste distanze, organizzando una mezza maratona aperta a tutta la cittadinanza che dal mare arrivasse dentro la fabbrica, sotto l'Afo4, per creare una connessione esplicita tra mare e patrimonio industriale. Poteva essere un progetto interessante che è stato bloccato dalla pandemia ma anche dall'attuale situazione industriale.

C'è poi il rapporto più ampio e comunque interconnesso tra l'Elba, Piombino, Campiglia e Suvereto. In pochi chilometri si sviluppano contesti che ricreano quasi un arcipelago con la presenza del mare, l'industria in dismissione, le miniere, l'archeologia, la pianura, la collina agricola e la viticoltura. Un insieme di contesti fortemente interconnessi da conoscere e da valorizzare. Una visione sistemica che può aiutare a immaginare concatenazioni future.



## Isole in terra di Rossano Pazzagli

L'isola non è un elemento geografico, ma una condizione esistenziale. Oggi, nell'era della globalizzazione, la nostra società è piena di isole, come un mare di cui non si conoscono i confini. Siamo isole, vittime di un isolamento cominciato ben prima della pandemia e col Covid portato alle sue più estreme conseguenze, favorito da una gestione dell'epidemia che ha coltivato la paura dell'altro, il distanziamento presentato anche lessicalmente come "sociale" anziché fisico. È stato il modello di sviluppo capitalistico, soprattutto nella sua fase più consumistica e dissipativa, a generare isole in terra, che si sono aggiunte a quelle di mare.

In Italia sono diventate isole le campagne e i paesi, le montagne, le valli più appartate, tanto che per arrivarci sono necessarie impegnative navigazioni per le vie dell'Appennino, delle Alpi, di quel mare di colline che si espande in tutte le regioni, un paesaggio studiato e descritto da storici e geografi come Emilio Sereni, Enrico Sestini e Lucio Gambi, ancora prima colto nel suo divenire da poeti e scrittori. Si pensi alle colline ondeggianti e crepitanti nel cielo di Cesare Pavese, che si frammettono prima del mare. Quassù c'è l'ulivo con la pozza dell'acqua che non basta a specchiarsi, e le stoppie, le stoppie che non cessano mai... (da "la luna d'agosto"); a quelle del Sud Di Rocco Scotellaro: l'estate si trascina i cardi inariditi e la mosca pusillanime, le strade sparse di paglia, il vuoto alle finestre, il prezzemolo verde ancora e il garofano nei vasi... finché l'autunno non impone quella nuvola nera, attesa sulla collina, piegata dai tocchi della sera ("Ottobre", 1942). Italo Calvino ci ha lasciato l'immagine delle impervie colline liguri coltivate a terrazze e già preda dell'abbandono subito dopo la seconda guerra mondiale: fasce incolte, piene di cespugli, senza più muri, fasce forse di dieci secoli fa, dalla terra impoverita e dura. E paesi ammuccinati e grigi, case costruite a secco, con le stalle a pianterreno e i tetti di lavagna...

dove sono rimasti solo i vecchi ("Riviera di Ponente", 1946).

Così, nell'età del miracolo economico e del boom industriale – peraltro un boom transitorio, che ha lasciato presto il posto alla terziarizzazione dell'economia – tanti luoghi hanno subito un processo di progressiva marginalizzazione che è diventato isolamento.

Dopo la metà del '900, mentre l'Italia diventava un Paese industriale e si rafforzava economicamente, un'altra Italia, ben più grande e diffusa, subiva lo spopolamento, l'abbandono, la dimenticanza, l'esodo rurale. È come se il Paese si fosse abbassato, scivolato a valle, disceso inesorabilmente verso le pianure e il mare, con la popolazione, le attività economiche e i servizi che si sono concentrati nelle città, lungo le coste e nei poli industriali. Intanto migliaia di paesi distesi nelle valli remote, svettanti sulla sommità dei colli o aggrappati alle pendici dei monti, sono andati alla deriva, allontanandosi dalla vista e dal progresso, perdendo popolazione, economie, servizi, diritti. Una gran parte del territorio si è ritrovata ai margini, diventando una vasta periferia rurale trascurata o dimenticata, svuotata di abitanti e funzioni, ferita nella sua dignità ambientale, sociale e culturale; un arcipelago frastagliato e inquieto, spesso rassegnato.

Periferia e isola si assomigliano molto. Ma periferia non si nasce, si diventa, quindi la storia non è ineluttabile e non va sempre, necessariamente, nella stessa direzione. Questa vasta Italia, ingiustamente definita "minore", aree fragili impropriamente chiamate "aree interne", è l'altra faccia dello sviluppo: l'abbandono, lo spopolamento e l'isolamento sono stati il prezzo di uno sviluppo squilibrato, che ha innalzato il benessere medio del Paese svuotando i paesi, aumentando le disuguaglianze territoriali che si sono tradotte inevitabilmente in disuguaglianze sociali.

Eppure, questo arcipelago rurale, formato da tanti paesi in un mare di campagne e di boschi, contiene risorse diffuse, ricchezze e bellezze utili non solo ai pochi abitanti rimasti, ma all'intera società.

Qui, nei territori di civiltà antiche, si è accumulato nel tempo un patrimonio diffuso fatto di prodotti, ambiente, paesaggi, valori culturali, salute e virtù civiche che oggi tornano ad essere necessarie per rispondere alla crisi del presente, una crisi al tempo stesso economica, sociale, politica e infine anche sanitaria. L'epidemia di questi anni ha reso più evidenti gli squilibri e le contraddizioni del modello di sviluppo, più impellente la necessità di un cambiamento e di un riequilibrio; la consapevolezza che non si può continuare così.

Per rispondere all'isolamento, inteso come distanza, penuria di scambi, arretratezza, e per ridare valore alle differenze, all'alterità, all'oltremare che abbiamo creato in terra, appare necessario riflettere su questo percorso storico e sul modello di sviluppo che ha marginalizzato tanta parte del territorio nazionale, rendendolo isola, arcipelago alla deriva senza approdi sicuri.

Come riportare i margini al centro, o il centro in periferia? È questa una delle tante sfide che ci attendono nel mare incerto del nostro tempo. È il terreno su cui svolgere un costante lavoro culturale che diventi auspicabilmente anche linfa vitale per nuove politiche di riequilibrio e di lotta alle disuguaglianze che affliggono la società e il territorio. Come naufraghi che cercano la riva.

## Isole “ecologiche”

di Benedetta Celati

In un «postmoderno» in cui tutto è metafora di qualcosa, l'isola rappresenta, in quanto sistema chiuso e autosufficiente nel quale è possibile realizzare azioni ecologicamente orientate, un possibile modello di innovazione ambientale e sociale. Lo dimostra, significativamente, il lavoro dell'osservatorio “[Isole Sostenibili](#)”, promosso da Legambiente e Consiglio Nazionale delle Ricerche, che cerca di sostenere, in particolare nelle isole c.d. “minori”, l'attuazione di progetti fondati sulla sperimentazione di meccanismi di sostenibilità «per l'approvvigionamento di energia pulita e nella gestione dell'acqua, per il recupero e riciclo dei rifiuti e per una mobilità a emissioni zero».

Luoghi dove autoesiliarsi, i territori insulari costituiscono altresì, nell'epoca delle transizioni, aree dalle quali, non solo metaforicamente, provare a ripartire per evitare di continuare a naufragare nel vasto mare dell'altrove, che in fondo non esiste. È proprio nella constatazione dell'assenza di quest'ultimo che si sviluppano, infatti, feconde riflessioni sulla necessità di ripensare il nostro modello di produzione e consumo sulla base della prossimità, interpretabile non solo come risorsa (economica) ma soprattutto come paradigma del limite che diviene occasione per determinare benessere e ricchezza in senso ampio.

La crescente affermazione dell'economia circolare, locuzione con cui ci si riferisce all'idea di un «sistema economico pensato per potersi rigenerare da solo», se epurata dalle molte e ben radicate connotazioni mercatiste che la animano e la rendono comunque legata a logiche di profitto, è emblema di come il mondo si stia riorientando sulla piccola dimensione produttiva, sul bisogno di ridurre e avvicinare. Eliminare gli sprechi e allungare i cicli di vita dei materiali generando “ecosistemi circolari” non è solo un nuovo

mantra della contemporaneità ma un modo per dare alimento a forme di resistenza che nei contesti locali trovano la loro naturale forma di espressione.

Nella diffusione di “isole” che si difendono dalle derive di un'economia che, lungi dall'essere “[fondamentale](#)”, viaggia sui binari dell'astrazione e dunque della finanziarizzazione e mercificazione, che nulla crea e tutto distrugge, sembra allora possibile immaginare la nascita di un arcipelago di territori sempre meno marginali e sempre più capaci di sovvertire dall'interno le dinamiche del neoliberismo imperante.

Questa rete “che resiste”, per essere davvero tale e non rimanere intrappolata nella retorica fuorviante della sostenibilità dispensata in ogni dove, come termine magico che ripara illusoriamente i guasti e livella irenicamente i conflitti, ha però bisogno di alcuni indispensabili accorgimenti. Intanto non può che strutturarsi sul consapevole superamento di un atavico fraintendimento, quello per cui l'ambiente e la natura sarebbero separati dalla “cultura”, laddove invece il riconoscimento della relazione strettamente “dialettica” e “[metabolica](#)” che lega i primi alla seconda serve a uscire dall'ignoranza che spinge a reiterare, più o meno colpevolmente, determinate azioni od omissioni.

Ripristinare un approccio umanistico alle questioni ambientali è poi indispensabile per disvelare l'intima connessione che unisce le stesse alle questioni sociali. La catastrofe ecologica è forse un punto di non ritorno, ma nel provare a mettere degli argini alla piena si possono intanto elaborare alcune strategie per disinnescare le molte altre catastrofi che caratterizzano il nostro tempo. Il tema della scarsità delle risorse non è un mero affare malthusiano, è un enorme problema di tipo redistributivo. L'economia circolare deve allora dismettere il ruolo di schermo cognitivo (e normativo) delle infinite contraddizioni su cui si fonda il

sistema, per farsi mezzo di socializzazione non solo delle perdite ma anche delle utilità.

Solo in quest'ottica i territori possono divenire isole "ecologiche" in senso strutturale, nelle quali gli scarti non spariscono e non si

dissolvono ma fungono da leva per ripensare e valorizzare le proprie peculiarità, dando luogo a un grande mosaico composto da tessere differenti, da tanti singolari che originano un plurale, motore del cambiamento e non ostacolo allo sviluppo.

## **Mari, incroci di culture**

di Gloria Peria

Nelle giornate molto limpide dalla costa toscana fino a quella ligure, è ben visibile gran parte dell'arcipelago toscano incorniciato dalle montagne della Corsica. La vicinanza fisica tra le isole prende il sopravvento sulla geografia politica e ci suggerisce d'indagare su destini legati da tempo memorabile.

Su questi destini ha dominato il mare, il Tirreno, teatro sin dall'antichità di guerre e pirateria manifestatesi con modalità e intensità diverse nel corso della storia. Basti, a questo proposito, ricordare le scorrerie del temibile Dragut che nel corso del XVI secolo non hanno risparmiato alcuna delle isole tirreniche, Corsica compresa. Razzie e violenze che ebbero come risposta la costruzione di numerosi elementi architettonici difensivi come torri di guardia e fortezze costiere mentre l'ingegno degli uomini di mare affinò le tecniche di navigazione privilegiando per il trasporto delle merci la stagione invernale, quando il cattivo tempo rarefaceva le presenze delle imbarcazioni corsare e favoriva invece la navigazione delle grandi navi "tonde" adibite al commercio.

Fiorenti rapporti commerciali (mai in realtà completamente inibiti dalla pirateria) furono favoriti sia dalla vicinanza geografica sia da una sorta di affinità etnica ancora oggi rilevabile, oltre che nel carattere degli abitanti, come ebbe già a notare Napoleone Bonaparte, nell'affinità tra molti toponimi e inflessioni dialettali presenti nelle isole dell'arcipelago e in Corsica. Probabile eredità, forse medievale, di un'antica immigrazione di gente corsa nelle isole toscane, soprattutto all'Elba.

Teatro di feroci rivalità tra le due città marinare Pisa e Genova per il predominio del commercio nel Tirreno, le isole conservano traccia della comune dominazione pisana nelle numerose chiese romaniche che presentano, tra loro, analogie nell'architettura, nella litotecnica e nella presenza di campanili a vela in facciata. A questo proposito, singolare è il

legame che lega l'arcipelago toscano con la Corsica e la Sardegna attraverso i culti religiosi. In Corsica esistevano, in passato, sette chiese dedicate San Mamiliano, l'unica attualmente sopravvissuta è quella sui monti di San Giovanni a Moriani, ma singolare è la posizione geografica che accomunava queste chiese corse: esse erano distribuite esclusivamente nel settore nordorientale dell'isola, ovvero quello di fronte all'abbazia dell'isola di Montecristo, dove il santo visse l'ultimo periodo della sua vita e morì. Le due chiese elbane dedicate a San Mamiliano furono edificate nel settore meridionale dell'isola (a Capoliveri e a Marina di Campo) così da permettere un simbolico e diretto rapporto visivo con la potente Abbazia di Montecristo dalla quale dipendevano.

Nell'età moderna fu lo stesso Napoleone Bonaparte a legare con un fil rouge la sorte delle piccole e grandi isole dell'alto tirreno. Nato ad Ajaccio, in Corsica, e cresciuto nella scuola militare francese, in gioventù, insieme al gruppo dei Democratici, conquistò l'isoletta sarda di San Pietro la quale, con l'idea di esportarvi la rivoluzione, fu ribattezzata "Isola della Libertà".

La conquista dell'Elba e la sua annessione ufficiale alla Francia, sancì maggiormente il legame con la Corsica dalla quale provennero le più importanti cariche istituzionali come Jean Baptiste Galeazzini (che fu Governatore generale) e Frediano Vidau (che fu Presidente dei Tribunali dell'Elba).

La scelta dell'isola d'Elba per trascorrervi l'esilio, irrobustì maggiormente il filo teso da Napoleone: tracce tangibili del suo governo si ritrovano nell'architettura e nel tracciato urbano soprattutto dell'Elba e di Pianosa.

Coerentemente all'idea di isola come luogo distaccato e ben controllabile, in epoca di restaurazione granducale, l'Elba fu scelta come luogo ideale per stabilirvi il Bagno penale. La scelta del sistema isolazionista nei riguardi dei detenuti, guidò in seguito la Toscana ad impiantare colonie penali nelle più belle isole dell'arcipelago. Non sfuggirono a questo progetto Pianosa (la prima colonia penale italiana), Capraia, Pianosa,

Montecristo, Gorgona (l'ultima isola-carcere attualmente esistente in Italia) e persino la piccolissima e disabitata Palmaiola. Queste splendide isole hanno ospitato, da allora, ogni genere di carcerati, dai comuni ai "politici", dai briganti lucani come Carmine Crocco, ai risorgimentali come Francesco Domenico

Guerrazzi, agli antifascisti come Sandro Pertini.

Un destino che ha segnato profondamente le isole dell'arcipelago, preservandole dal punto vista ambientale ma, contemporaneamente, avvolgendole di un'aura nefasta difficile da rimuovere.

## La comunicazione responsabile come antidoto all'individualismo e all'egoismo

di Marco Bracci

Vivere in una società consumistica significa navigare tra le onde dell'individualismo, dell'egoismo, del narcisismo, dell'insoddisfazione continua, e dell'emulazione come se fossimo sempre in una gara che nella maggior parte dei casi siamo destinati a perdere; vivere in una società consumistica significa anche seguire falsi miti, come quello della ricerca della felicità a tutti i costi, con il rischio di adagiarsi su un presente senza prospettiva storica e con il pericolo di trasformarsi in tante micro isole che faticano a dialogare tra loro, incapaci di costruire ponti dotati di empatia, di solidarietà, ma soprattutto incapaci di percepire la realtà delle nostre comunità e delle nostre società, perché troppo complessa; non solo troviamo sempre più complicato comunicare con le altre "isole", immersi in ciò che Jay David Bolter ha definito "[plenitudine digitale](#)", ma troppo spesso perdiamo di vista anche la necessità di farlo, nell'illusione che da soli siamo in grado di comprendere tutto e di impartire lezioni agli altri.

Ma, sotto sotto, sappiamo di avere bisogno delle altre "isole"; sappiamo che abbiamo bisogno di pensarci all'interno di un progetto comune, condiviso, che ci possa fornire un'appartenenza identitaria e un senso di noi stessi.

Cosa c'entra la comunicazione in tutto questo? C'entra, eccome! Soprattutto quella giornalistica, che da alcuni anni sembra aver abdicato al proprio ruolo di storyteller della complessità quotidiana nella quale viviamo e che noi stessi, in questa epoca di user-generated contents, contribuiamo ad alimentare; il giornalismo, come espressione fondamentale delle società democratiche, deve tornare a ricoprire un ruolo di bussola, a essere un "sistema esperto" – nelle parole di [Anthony Giddens](#) – che orienti i cittadini, li aiuti a comprendere la propria unicità (ciò che li differenzia dalle altre "isole"), ma anche i caratteri che li rendono simili tra loro, affinché coltivino quel senso di solidarietà che

purtroppo stanno (stiamo) perdendo (dov'è finito il bene comune, l'interesse collettivo??).

Il giornalismo locale dovrebbe tornare a svolgere questa funzione sociale, una sorta di dovere civico che crei domande e che sia parimenti in grado di aprire dialoghi "sani" per trovare risposte, per giungere alle quali – dobbiamo accettarlo – è necessario armarsi di pazienza, con la consapevolezza che il raggiungimento della conoscenza è un processo faticoso e tortuoso, ma necessario. Sociologicamente parlando, il campo giornalistico – per utilizzare una terminologia cara a [Pierre Bourdieu](#), è l'ambito del racconto, della narrazione quotidiana delle cose del mondo, ma anche il terreno in cui il giornalista agisce come interprete/mediatore tra l'evento accaduto e i pubblici/cittadini che hanno necessità di orientarsi nella loro vita quotidiana, e che devono potersi fidare del giornalista inteso come professionista della comunicazione.

Negli ultimi anni, non solo in seguito alla nascita e allo sviluppo (o regresso, dipende dai punti di vista) dei social media come fonti dirette di informazioni per molti di noi, giornalisti inclusi, molti criteri di notiziabilità sono praticamente scomparsi dalla pratica giornalistica; ma il più importante resiste, quello della prossimità: sociale, culturale, politica, ma soprattutto territoriale.

I cittadini/utenti dei media, hanno ampliato il loro raggio di azione alla ricerca di informazioni (o bombardati di informazioni da parte di media irresponsabili e inattendibili) che riguardano mondi altri ed esotici, come attratti da un desiderio di evasione temporanea dalla realtà nella quale abitano; ma ciò a cui ancora dovrebbero aspirare è la comprensione di fatti prossimi alle loro vite, che li toccano, li riguardano.

È perciò dovere del giornalista ascoltare le esigenze dei cittadini senza cadere nella trappola di soddisfare o assecondare ogni loro desiderio costruendo narrazioni rassicuranti, o

al contrario, come accade spesso, fomentando paure e panico morale, contribuendo così a produrre una comunicazione disturbata e disturbante e produttrice di isolamento sociale e culturale.

Il giornalismo locale, come massima espressione della comunicazione responsabile di cui abbiamo disperatamente bisogno, alle

logiche politiche e di business, dovrebbe preferire quelle culturali, tornando a svolgere una funzione propriamente comunicativa – creare significati condivisi e combattere l'opacità sociale che caratterizza la realtà che viviamo – come antidoto alle derive individualistiche ed egoistiche.



## Gli arcipelaghi della moda. Una nuova definizione di Made in Italy

di Francesca Passeri

La moda Made in Italy ha da tempo recepito l'importanza di rispondere alle crescenti richieste di una maggiore responsabilità da cui il fattore estetico non può ormai prescindere.

Sempre di più le scelte dei consumatori si rivolgono verso aziende e prodotti in cui l'attenzione ai valori di sostenibilità, inclusione, responsabilità sociale risulta parte integrante di quegli aspetti tangibili e intangibili che caratterizzano il brand Made in Italy.

In tale scenario molte aziende hanno deciso di optare per scelte maggiormente etiche, rispondendo alla domanda di un consumatore più esigente, attento alle politiche non solo di produzione e distribuzione di un prodotto, ma anche a un nuovo concetto e percezione del termine "lusso".

Quando pensiamo al legame fra isole e moda, immancabilmente il pensiero va ai sandali capresi, fatti sapientemente a mano, un prodotto locale ormai conosciuto in tutto il mondo, ricercato e desiderato per il forte immaginario che evoca nel compratore.

Anni fa ho avuto il grande piacere di conoscere un giovane e brillante stilista toscano. Il suo nome è Michele Chiocciolini, un'eccezione del Made in Italy; le sue borse sono interamente prodotte in Toscana; come lui stesso afferma "[la scelta di produrre le borse in Toscana è stata spontanea, immediata e dovuta al grande amore per questa terra](#)".

Il desiderio del giovane designer di produrre in Toscana è altresì dovuto alla volontà di "privilegiare la dimensione locale, minimizzando l'impatto ambientale e massimizzando gli effetti dell'impatto sociale della sua produzione".

Le sue borse, create assieme alla sorella Francesca, sono a km zero, come lui stesso ama definirle; la sostenibilità sociale è al primo posto, privilegiando pellami di altissima qualità, e lavorazioni in piccoli laboratori artigianali.

La sua idea di moda non è legata alla stagionalità o ai canoni che la moda impone; la sua costante ricerca del bello lo porta a

viaggiare e a creare prodotti che favoriscano lo scambio e il dialogo fra culture differenti.

Sostenibilità umana e bellezza coniugati perfettamente da Michele e Francesca nelle loro creazioni; ne sono un esempio lo zaino cuore, la Duomo bag, omaggio a Milano, città d'adozione e sede dello show room dei due talenti.

Ed ecco che l'isola, nello specifico l'isola d'Elba, diviene uno dei luoghi del cuore di Michele, una fonte di ispirazione per l'estetica delle sue borse e per l'etica delle sue scelte.

Martina Tagliaferro, altra eccellenza elbana, celebre per i suoi intramontabili sandali, realizza una shopper con Michele Chiocciolini; i fondi raccolti dalla vendita saranno destinati a finanziare il progetto "Stravolgere il punto di vista", volto a creare corsi di apprendimento per i docenti della scuola primaria Antonio Braschi, basati sul metodo Davis, efficace per bambini affetti da dislessia, discalculia, DSA, iperattività e altri disturbi. L'obiettivo è quello di estenderlo ad altre scuole elbane.

La forza di un'altra isola, la Sardegna, definisce l'estetica di Antonio Marras, uno stile unico, lontano dagli stereotipi spesso imposti dalla moda, in cui artigianalità, utilizzo di materiali preziosi, destrutturazione delle forme si fondono creando collezioni profondamente influenzate dalla terra in cui sono ideate e prodotte.

Per la presentazione della collezione 2021, lo stilista porta il mondo in Sardegna; un sogno che si realizza, la sfilate che è un film e far vedere "[che la Sardegna è un continente che riempie il mondo con squarci immensi. La terra ricca di storia ed esistenza è la reggia complesso nuragico di Barumini. Siamo la fusione e l'amalgama di culture che erutta in cose straordinarie, dall'oreficeria ai tappe](#)".

Mistero, scoperta, bellezza ed emozione. La moda è fatta della stessa sostanza dell'isola.

## **Essere scuola nell'isola**

di Nunzio Marotti

Le criticità della scuola italiana sono sicuramente superiori e più profonde in una realtà insulare. Ma i limiti possono rappresentare un'opportunità per l'intero territorio?

Gli attori locali se lo sono chiesto a più riprese. All'inizio di settembre del 2019, per esempio, con un incontro molto partecipato promosso dal dirigente scolastico (Enzo Giorgio Fazio) dell'Istituto statale di istruzione superiore "Foresi" di Portoferraio. In quell'occasione ci si pose la domanda di come consolidare il rapporto fra scuola e territorio, in una logica osmotica, utile a superare gli ostacoli e a creare sinergia e innovazione. La risposta delle realtà scolastiche, imprenditoriali e dei Comuni fu interessante e propositiva. Ci si lasciò con l'impegno di creare un tavolo ristretto per far tesoro delle proposte emerse.

Questo percorso si è incrociato poi con l'azione dell'Istituto nazionale di documentazione innovazione e ricerca educativa (Indire). Dopo gli incontri elbani, con Giovanni Biondi presidente dell'Indire e l'allora assessore regionale Cristina Grieco, una nutrita delegazione di presidi e docenti in servizio all'Elba (presente anche l'assessore-presidente della conferenza zonale dell'istruzione) ha preso parte a Roma alla "Settimana delle Piccole Scuole" (dicembre 2019). Ci si è inseriti, così, nel percorso delle "Piccole Scuole italiane", orientato a promuovere azioni di rinnovamento delle scuole piccole, fornendo risorse e strumenti per affrontare il cambiamento con competenza e senza smarrire l'elemento identitario.

Dal confronto con l'Indire, sono scaturite alcune azioni – condizionate dalla situazione sanitaria – ma è anche emerso che nella scuola elbana da tempo sono presenti elementi di innovazione.

La realtà elbana è apparsa subito come un microcosmo in cui dare vita a un modello di sperimentazioni e laboratori replicabili su grande scala. Senza dimenticare che l'insularità mette di fronte a rischi quali l'isolamento, il pendolarismo, la marginalità sociopolitica,

culturale ed economica, la dispersione e l'insuccesso scolastico.

Al centro l'idea della piccola scuola elbana come scuola di comunità. Quindi: rapporto bidirezionale con il territorio, rete e sinergie, formazione, innovazione didattica e tecnologica.

Con modalità a distanza, numerosi docenti dell'Elba sono stati formati dall'Indire con tre incontri che si sono svolti nello scorso mese di dicembre. Si è parlato di ambiente di apprendimento allargato, di valorizzazione delle arti nel curriculum, in particolare il teatro, attraverso accordi con gli enti del territorio e anche di soluzioni nella didattica disciplinare delle scienze tramite il modello Bifocal.

Qualche parola sulle strategie per ampliare l'ambiente di apprendimento.

Alla base c'è l'idea di community school, la scuola come centro formativo e di aggregazione per tutta la comunità, e non solo per gli studenti che la frequentano e per le loro famiglie, con le scuole pubbliche aperte tutto il giorno all'intera comunità locale.

Questo modello si basa sulla connessione fra scuola e comunità e focalizza l'interesse dall'apprendimento nell'ambiente scolastico all'apprendimento nella comunità. Così il territorio è anche strumento di memoria e tradizioni, di rimando tra locale e globale.

L'ambiente di apprendimento richiede un approccio ecologico (Brofenbrenner), che parte dal fatto che il soggetto è in un contesto ambientale caratterizzato dalla complessità la quale influisce sul suo processo evolutivo. Le dinamiche comunicative e l'organizzazione degli spazi scolastici sono importanti nella gestione dei processi di apprendimento da progettare con attenzione ai vincoli e alle opportunità.

In questo quadro, nell'ultimo periodo di questo anno scolastico, i docenti hanno presentato progetti dopo aver seguito altri incontri di approfondimento sul teatro e il Bifocal.

Proprio in riferimento al Bifocal, c'è da registrare la serra idroponica realizzata da una classe terza della primaria di Rio. "Un'esperienza laboratoriale – dichiara la preside Lorella Di Biagio – che ha dato ottimi risultati in termini di coinvolgimento dei

'piccoli scienziati' e di sviluppo delle competenze scientifiche e trasversali (progettare, risolvere problemi, prendere decisioni)''.

Come si vede, si tratta di un argomento ampio e di un processo i cui sviluppi potrebbero essere oggetto di ulteriori articoli.

Vale la pena, però concludere riportando qualche elemento di prima valutazione.

Ci si aspettava il salto di qualità. Queste le intenzioni e le attese dell'incontro di settembre 2019. Ripensare gli ambienti di apprendimento (apertura civica, scuola diffusa) per innovare la didattica. Le proposte dell'Indire costituiscono un elemento positivo e arricchente. Ma occorre di più. All'Elba si vuole un impatto sugli ambienti di apprendimento e, quindi, finanziamenti non residuali per procedere ad un'effettiva revisione. E qualche scuola si è data da fare in questo senso, nella propria sempre incerta e povera autonomia, per creare

aule aperte ad una didattica innovativa, per aprire gli spazi scolastici al territorio, per far emergere l'elemento bellezza e l'arte, per dare spazio, grazie soprattutto alla buona volontà di singoli docenti, alla didattica laboratoriale e alla presenza delle realtà del territorio nella scuola e viceversa.

Ma ancora c'è da fare. Per esempio, sul piano delle tecnologie come strumento per superare l'isolamento, anche se molto è stato fatto con le dotazioni per la didattica a distanza, seppure con problemi di connessione in alcune zone dell'isola.

È auspicabile, quindi, una maggiore apertura delle diverse realtà dell'isola alla grande esperienza dell'Indire, che vuol dire sinergia piena e a più livelli, scambio di buone pratiche anche internazionali. Insomma, l'Elba ha le carte in regola per divenire un laboratorio-modello per i tanti territori italiani segnati da marginalità, anche geografica, e da piccoli numeri nella scuola.

## *L'isola che c'è*

di Elena Pecchia

Durante il viaggio di nozze, io e mio marito gironzolandolo tra le bancarelle di libri sulla Senna trovammo uno straordinario romanzo, si intitolava "La Cité des Ténèbres"(1926) del giornalista francese Léon Groc. Mai tradotto in italiano, la storia narra di caverne misteriose sotto il mare dove vivevano uomini schiavizzati e in lotta contro l'invasione di extraterrestri venuti dalla Luna. Gli schiavi sottomarini vivevano in un canale: quello tra Piombino e l'isola d'Elba! Una chicca letteraria e locale di una tradizione letteraria che parte dal primo romanzo della letteratura occidentale, l'Odissea, con Ulisse in preda alla 'nostalgia', che vaga ramingo dalla sua isola natale per venti anni, ma che da eroe classico riapproda alla sua Heimat, mentre il semigreco Foscolo, da eroe romantico, perderà di vista la sua Zacinto, la via del ritorno.

Ma l'isola c'è, anzi è quasi l'unica cosa che c'è. Anche quella di Peter Pan esiste e si può visitare, è quella scozzese di Eilean Shona, affittata negli anni Venti dal padre dell'eterno bambino, J. M. Barrie, mentre di quella di Stevenson - archetipo di ogni isola letteraria - non ci è dato di sapere le coordinate, più segrete del suo tesoro.

Solitaria e rocciosa quella del vendicatore Edmond Dantes, uno scoglio petroso nel nostro arcipelago, oggi e allora abitata soprattutto da capre, visitata probabilmente da Dumas nel suo viaggio in Italia quando mostrò a un allibito Garibaldi la sua creola schiavizzata Haidée, preferita dal conte di Montecristo all'infedele Mercedes.

Ancora in un'isola misteriosa del Mediterraneo vivono Prospero e sua figlia Miranda, dove approdano naufraghi il re di Napoli e suo figlio Fernando, vittima di un colpo di fulmine per la mirabile Miranda tanto da chiederla in

moglie un minuto dopo averla incontrata. Non sappiamo se Shakespeare sia mai stato nella nostra Penisola, ma probabilmente aveva tratto spunto dalla spedizione di Carlo VIII nel 1494 ricordata nella " History of Italy" di William Thomas.

E Dante, di cui si è celebrato quest'anno il settecentenario della morte, nel suo viaggio immaginario nell'Oltretomba non manca di dare nomi e cognomi propri alle isole del nostro arcipelago. Basti pensare al XXXIII canto dell'Inferno in cui il conte Ugolino invoca la Capraia e la Gorgona perché "faccian siepe ad Arno in su la foce, sì ch'elli annieghi in te ogni persona!".

Ancora il mitico Ulisse, dopo essere ripartito ormai vecchio e stanco, per l'ennesimo viaggio abbandona il Mediterraneo oltrepassando le Colonne d'Ercole, ma mal gliene incoglie: arrivato nell'emisfero australe vede in lontananza una montagna grigia, enorme, è la montagna del Purgatorio da cui nasce un'onda anomala che si richiuderà su di lui e la sua "picciola compagnia".

Kant ce lo spiegherà qualche secolo dopo: l'isola è l'esperienza, la base salda a cui aggrapparsi per non precipitare nel nulla o nell'infinito, che è poi la stessa cosa; forti della terra sotto i nostri piedi, con le nostre certezze, possiamo anche protenderci verso il mare aperto, verso l'avventura e orizzonti più vasti, verso la conoscenza e quello che sta al di là delle cose fisiche.

Tutt'al più, come spiega il centenario Edgar Morin, ci possiamo spostare in un arcipelago, nel nostro arcipelago, passando da una piccola certezza a un'altra. Ma guai ad allontanarsi in mare aperto: la burrasca e la tempesta potrebbero avere la meglio su di noi. Le isole ci sono e teniamocene care.

## Le isole dello schermo

di Fabio Canessa

Chi vuole il ponte di Messina, vuole arricchire gli affaristi e impoverire la vita. L'isola, lo dice la parola stessa, isola i personaggi dal resto del mondo e crea così un microcosmo claustrofobico capace di esaltare la solidarietà e i conflitti, l'odio e l'amore. Il cinema ha messo in scena questa tensione esplosiva in film memorabili: dal "Duello nel Pacifico" in un'isola abitata da due soldati nemici, l'americano Lee Marvin e il giapponese Toshiro Mifune, impegnati in una guerra all'ultimo sangue, al celeberrimo "Travolti da un insolito destino nell'azzurro mare d'agosto" in cui la lotta di classe tra il proletario Giancarlo Giannini e la ricca Mariangela Melato sfocia nella commedia all'italiana a gradazione erotica.

Paolo Virzì in "Ferie d'agosto" fece di Ventotene il palcoscenico della rissa antropologica tra italiani di destra e di sinistra. Dopo "Mamma mia!", ambientato in un'isola greca da depliant turistico per risolvere le complicazioni della vita con la spensierata leggerezza delle canzoni degli Abba, negli ultimi anni le isole del cinema sono diventate incubi del futuro distopico che temiamo.

Come la "Shutter Island" di Martin Scorsese, che reclude i pazzi criminali nella fortezza prigione in mezzo all'oceano per insegnarci che la follia può essere lucida autodifesa.

Né è il caso di complimentarci coi fortunati che, vincendo una lotteria, sono trasferiti in un'isola da sogno in "The island" di Michael Bay: si scoprirà che la verità è un'altra, frutto di un'eugenetica criminale che, dietro il nobile fine di migliorare la vita, programma la morte. Peggio ancora l'isola del recente "Serenity", frutto digitale di un mondo che, sulla scorta del "Truman show", sospettiamo non avere più niente di autentico. Altro che Robinson Crusoe ed elegia della natura incontaminata: per l'immaginario contemporaneo l'isola, sempre minacciosa come quella dei vari "Jurassic

Park", è una condanna o un inganno. Disorientati nel postmoderno, afflitti dal tema dell'identità nella società liquida, ogni uomo è diventato un'isola, tanto è vero che il Tom Hanks di "Cast away" scopre di essere "tagliato fuori" proprio quando torna a casa. L'esempio più sofisticato e suggestivo di come il cinema può scavare, a modo suo, nella conoscenza profonda della insularità ce lo ha fornito Michelangelo Antonioni. Quando, nel 1983, è tornato con una troupe della Rai (capitanata da Enrico Ghezzi, un buongustaio del genere) nell'isola di Lisca Bianca, nelle Eolie, dove, nel 1959, aveva girato il suo capolavoro "L'avventura". Si tratta di un piccolo isolotto di scogli, senza abitazioni né traghetti che portano turisti, sul quale nessuno, tranne la troupe di quel film, aveva mai messo piede. Rivisitarlo significò dunque ritrovarlo, a distanza di quasi venticinque anni, assolutamente immutato e intatto. Così un luogo sperduto e dimenticato, destinato per sempre ad essere abbandonato alla sua natura selvaggia, è diventato per ben due volte il set di un maestro della regia. La prima volta come stupendo fondale, insieme naturale e metaforico, di una pellicola entrata di diritto nella storia del cinema. La seconda come protagonista assoluto (il titolo di questo originale documentario, o meglio poema visivo, è, per l'appunto, "Ritorno a Lisca Bianca"): indagato con scrupolo nel suo scabro paesaggio, fra le rocce corrose dalla salsedine e la scarsa vegetazione. Mentre gli unici segni di presenza umana che la cinepresa, curiosa di dettagli e avida di penetrarne l'essenza più intima, sono (che struggimento!) le tracce, ancora visibili, lasciate dalla troupe del 1959: le impronte dei cavalletti, i resti di quei lavoratori della fiction che ne violarono, in quei giorni lontani, la sacra incontaminata realtà.

## Una città nel mare

di Michele Mazzi

Città. Che cosa evoca in voi la parola “città”? Pensateci un attimo. Le prime associazioni che a me vengono in mente, quelle tre o quattro parole che ti appaiono in testa prima ancora di mettersi a pensare, sono: “cemento”, “palazzi”, “strade” e “traffico”. Senza alcuna accezione negativa, sia chiaro; più una visione architettonica, come se la mia mente si avvicinasse in elicottero al trigger del brainstorming. Subito dopo, messo a fuoco l’argomento, il mio cervello passa su un secondo piano ed ecco che si focalizza sull’aspetto sociale e relazionale proponendomi parole come “relazioni”, “persone”, “chiese”, “piazze” (queste due ultime intese come storici punti di aggregazione e socialità). Non so voi, ma questo è quanto accade a me.

Provate adesso a pensare a “Città di mare”. Mentre la mente sta ancora focalizzando la parola “città”, che in fondo sarebbe l’oggetto principale della locuzione, l’occhio la voce o il pensiero cosciente raggiungono le due parole successive, e qui si manifesta il mistero in tutta la sua potenza. Come un gigantesco magnete, la semplice parola “mare” cambia completamente l’immagine che si sta formando nella mia mente orientandola imperiosamente verso sé stesso, esattamente come l’ago di una bussola, per quanto solidale con essa, è sottomesso al nord magnetico; scompaiono strade e palazzi, e le prime parole divengono “porto”, “orizzonte” e “azzurro”, mentre in seconda battuta appaiono in me gli odori di alghe, di nafta mista ad acqua di mare (l’inconfondibile odore del porto) e, infine, la battigia. Non di una determinata spiaggia, ma quella nanometrica ed inafferrabile linea di contatto in costante movimento che unisce e separa il mare da ciò che gli umani calpestando, sia essa su una spiaggia, su uno scoglio, un molo o una nave.

L’aggettivo “di mare” non qualifica la città, la rimpicciolisce e la posiziona per sempre tra tutte le città di mare del mondo, piccoli spettatori affacciati sul più grande dei teatri del pianeta.

Ebbene, Piombino è una Città di Mare. Ma non una qualsiasi, appartiene ad una élite: abbiamo l’Isola davanti. E non solo una.

Vi sarà sicuramente capitato di visitare altre città di mare, magari di dormirvi in albergo o in appartamento, e di aprire la finestra al mattino per (ovviamente) guardare il mare. Senza un’isola davanti, anche solo in lontananza, non vi manca qualcosa? A me l’assenza di un’isola fa lo stesso effetto di una pietanza senza sale o di un frozen yogurt perfettamente guarnito. Bello sì, ma manca sempre qualcosa. So che è così per molti, lo so da scambi Facebook con altri Piombinesi viaggiatori.

Non so perché agli altri faccia questo effetto, ma ho provato a ragionare su perché accada a me; da sempre, per l’umanità, il mare è luogo di viaggi attraverso l’ignoto se non verso di esso.

Mai uguale a sé stesso, superficie brillante su chilometri di mistero, è pura incertezza; viene attribuita a Platone la frase “vi sono tre tipi di uomini: i vivi, i morti e chi va per mare”; anche la certezza della morte è traballante. Studi oceanografici, previsioni meteo, dispositivi di telefonia mobile scalfiscono solo in parte, e solo per chi vuole, la grandiosità dell’elemento.

Ebbene, un orizzonte piatto e vuoto è capace di arrestare per un momento anche il più grande ed esperto degli esploratori che dovrà comunque cercare per il proprio cammino un punto di riferimento, siano gli astri, una bussola o qualsiasi altro aiuto.

L’isola davanti è sempre lì, segna una direzione geografica, ci conferma la nostra posizione e, novella colonna d’Ercole, rimanda a dopo le nostre preoccupazioni per quel che sarà il mare aperto.

Altre isole, sempre più sfumate, sembrano voler compensare la distanza con la loro altezza e rassicurarci sulla benevolenza del fato nei confronti di qualunque viaggio si voglia intraprendere.

E questo è il palcoscenico in cui ogni piombinese passato, presente o futuro ha

## **Nautilus. NavigAzioni tra locale e globale**

Rivista mensile di Cultura e Territorio

vissuto, vive o vivrà piccole o grandi avventure salate, come accade ad ogni abitante di città di Mare almeno una volta nella propria vita.

In fondo per una grande impresa non è necessario cercare oceani più grandi, basta usare navi più piccole.

## Cambiano le maree.. La storia di Norina Fabbri

Da "Nora" di M. Cristina Janssen, 2021, La Bancarella editrice

di Patrizia Lessi

Uno degli aspetti salienti del femminismo storico, o della terza ondata femminista, dopo le lotte per l'emancipazione e la costruzione di un ruolo sociale autonomo e forte, è certamente dato dall'attività di ricerca in campo filosofico e storico di figure femminili nascoste, se non del tutto cancellate, dalla storia ufficiale.

In Italia è grazie al pensiero della differenza e al lavoro della Società Italiana delle Storiche (SIS) se sono emerse identità rimaste per moltissimo tempo in fondo al mare magnum degli eventi generali. Queste si sono così stagliate come isole sparse entro l'orizzonte degli eventi in cui ci è dato di osservare. Isole piccole e grandi, a volte solitarie altre vicine l'una all'altra, ancora in superficie nei complicati moti ondosi di inizio '900, prima che il ventennio fascista ne inabissasse gran parte. Isole delle donne in cui a dispetto dei pochi diritti giuridici e delle scarse possibilità sociali queste hanno fatto sentire la loro voce, lottato, costruito.

È ad una ragazzina coraggiosa di inizio secolo che Maria Cristina Janssen ha così recentemente rivolto lo sguardo, incontrandola per caso durante le ricerche per un racconto che riguardava un uomo.

È guardando più a fondo che l'autrice ha intravisto la superficie di qualcosa di inedito e straordinario ed è oggi, grazie a lei, se quella superficie si è fatta terra emersa allo sguardo di tutti.

Nora è una giovanissima donna di questo territorio, nata a Campiglia Marittima ma legata indissolubilmente a Piombino. Neanche quindicenne è fra le poche operaie a costituire la minoranza femminile della forza lavoro alla Magona d'Italia. Entra in fabbrica orfana del padre, con la necessità di sostenere

economicamente la famiglia e la risolutezza di chi ha studiato fino alla quinta elementare e desidera che il fratellino di appena sette anni non rinunci entrando in Magona all'istruzione di base, da lei vissuta come autentico e potente strumento di autonomia e libertà personale. È dentro la fabbrica che Nora conosce la realtà della Lega metallurgica femminile, una delle prime associazioni sindacali costituita da donne. Lì impara a guardarsi con altri occhi, cogliendo in sé la curiosità per il mondo e la passione per i diritti. L'istruzione e il lavoro la spingono a farsi domande e ad acquisire una consapevolezza di sé aggiuntiva a quella tradizionale di figlia, sorella e futura madre di famiglia. Leggendo autonomamente opuscoli e giornali, frequentando la Camera del Lavoro cittadina, partecipando a scioperi e scontri, Nora si fa forte anche grazie alla forza della rappresentatività data dal gruppo di donne che si riconoscono in obiettivi comuni.

Diventa così parte attiva della società che vuole cambiare. Da sindacalista si batte per la parità salariale, la sicurezza sul lavoro, un trattamento equo per le operaie e gli operai. Nora fa poi suoi i valori anarchici, come l'orientamento al futuro, al cambiamento anche radicale che in lei e molte altre non si traduce in un desiderio di distruzione di ciò che esiste, ma di disancoramento da alcuni valori in contraddizione con la libera espressione di sé, primo fra tutti il militarismo.

Nora rifugge la guerra come strumento di conquista e attraverso i suoi occhi Maria Cristina Janssen allarga la prospettiva a coloro che nella guerra d'invasione, da quella di Libia al conflitto mondiale, hanno visto la fine di ogni tentativo di emancipazione e attitudine al pensiero libero e all'uguaglianza sociale.

Sono molte le attiviste che si spendono non solo per sé stesse, i propri mariti o i figli andati a combattere, ma pensano anche alle altre donne, quelle arabe ad esempio, come le



italiane private doppiamente degli uomini, assenti quando se ne vanno, ma anche quando tornano (se tornano) perché irrimediabilmente segnati dalla violenza e diversi da coloro che erano partiti.

Nora si spende perché questo possa un giorno non accadere mai più, sogna in grande, in un luogo e un tempo in cui destino individuale e collettivo erano ancora concepiti come legati a doppio filo. Nel breve e intenso romanzo che la riguarda Norina Fabbri si trasforma da adolescente a donna totalmente inserita nel

mondo. Anche l'amore è conosciuto e cresce nel contesto di sogni e impegno sociale.

La sua è un'isola che di lì a poco sparirà sotto la superficie spessa e disomogenea della storia. Dopo molti anni essa si staglia di nuovo fra cielo e mare a fornire una mappa, un'idea di mondo quale ogni guida in fondo è, che le donne e gli uomini di oggi possono leggere e interpretare mentre continuano a dividersi fra chi osserva dal molo e chi intraprende la via del mare.

## L'affondamento dell' 'Andrea Sgarallino'

di Gianpiero Vaccaro

Spezzato in due tronconi, lo scafo del piroscafo Andrea Sgarallino giace oggi a quasi settanta metri di profondità nelle acque dell'Isola d'Elba, poco al largo di Portoferraio.

Costruito dai Cantieri Navali Orlando S.A. per la Società Anonima Navigazione Toscana di Livorno, di cui la famiglia Orlando manteneva il controllo, il piroscafo fu varato nel 1928 ed entrò in servizio nel 1930, destinato al servizio passeggeri e postale tra le isole dell'arcipelago toscano e il continente, sulla linea A1. Era lungo 56,29 metri e largo 8,60 e disponeva di due ponti, due saloni e 7 cabine. Portava il nome del patriota livornese Andrea Sgarallino, che prese parte alla difesa di Livorno nel 1849 ed all'impresa dei Mille.

Il 16 maggio 1940, alla vigilia del secondo conflitto mondiale, la nave fu requisita ed iscritta nel Ruolo del Naviglio Ausiliario dello Stato. L'equipaggio, in gran parte di origine elbana e di grande esperienza, rimase a bordo, militarizzato con la propria classe. Nei successivi 39 mesi di guerra la nave fu adibita soprattutto al pilotaggio e scorta di piccoli convogli. Occasionalmente, fu utilizzata per traghettare sulla linea A1, da Piombino a Portoferraio e viceversa, passeggeri civili e truppe in transito. Svolse inoltre il ruolo di nave scuola a vantaggio degli allievi della Regia Accademia Navale di Livorno, con brevi uscite in mare settimanali.

### 8 settembre 1943

L'armistizio colse il piroscafo Andrea Sgarallino ormeggiato al molo San Bartolomeo della base di La Spezia. La nave era giunta nel porto ligure quattro giorni prima ed attendeva l'ordine di imbarcare un carico di mine. Sbarcato il comandante titolare per malattia, la nave prese immediatamente il mare agli ordini del tenente di vascello Carmelo Gheresi.

A causa dei rischi derivanti da un imminente attacco tedesco alla base sarda della Maddalena, l'Andrea Sgarallino raggiunse

l'Elba, gettando l'ancora nella baia di San Giovanni.

### Portoferraio, 10 settembre 1943

Al mattino del 10 settembre il tenente di vascello Gheresi si presentò al Comando Marina per avere istruzioni. Il morale del presidio era bassissimo, la situazione era pesante. La situazione dei viveri era precaria e le notizie che giungevano dal continente erano preoccupanti. L'Elba era praticamente isolata, tra coste diventate di colpo ostili. Non avendo avuto nessun ordine il comandante Gheresi decise che la nave, in attesa del maturare degli eventi, sarebbe rimasta all'ancora a San Giovanni con un equipaggio ridotto. I marittimi elbani che lo avessero desiderato, avrebbero potuto raggiungere le loro famiglie. Unico obbligo, mantenere quotidianamente i contatti con il piroscafo.

### Sotto bandiera tedesca

Il 20 settembre 1943 il comando militare tedesco sull'Isola d'Elba instaurò la legge marziale con l'immediata fucilazione per i militari italiani ancora fuggiaschi che non si fossero presentati entro le 24 ore successive. L'equipaggio dell'Andrea Sgarallino, in parte rientrato presso le proprie abitazioni ed in parte nascosto nei boschi, vista l'impossibilità di lasciare l'Isola e nel timore di rappresaglie nei confronti della popolazione civile, tornò a bordo.

Considerata l'assoluta necessità di ripristinare i collegamenti con il continente e di assicurare il trasporto di generi di prima necessità, il comando tedesco convocò i comandanti Gheresi dello Sgarallino e Fiumara del Gasperi, dando loro il nullaosta per la ripresa del servizio. All'alba del 21 settembre 1943 un reparto armato prese possesso della nave, issando a poppa la bandiera di guerra germanica. Il comandante Gheresi e l'equipaggio protestarono energicamente, proponendo di battere piuttosto bandiera bianca.

Per tutta la giornata lo Sgarallino fece la spola con Piombino, trasportando passeggeri, militari della Wehrmacht, posta, viveri e altri materiali. Quel giorno, in banchina, fu scattata l'ultima fotografia conosciuta del piroscifo. La nave passò la sua ultima notte all'ormeggio al pontile Elba di Piombino, di fronte alla Capitaneria, pronto per ricominciare una nuova dura giornata di lavoro l'indomani, 22 settembre 1943.

### **L'ultimo viaggio**

In quelle stesse ore, nelle acque del Tirreno, incrociava il sommergibile HMS Uproar della Royal Navy. Il battello, agli ordini del giovane capitano di corvetta Laurence Edward Herrick, era partito da Malta il 15 settembre e probabilmente possedeva indicazioni molto precise sulle rotte di sicurezza e sui campi minati della zona (la flotta italiana era giunta a Malta solo pochi giorni prima). La missione affidata al battello inglese consisteva nel pattugliamento delle acque antistanti la costa livornese e l'arcipelago toscano e l'interdizione di quest'area ad ogni unità nemica in transito da e per la Corsica, dove era imminente l'ordine generale di evacuazione per le forze tedesche.

All'alba del 22 settembre 1943, mentre la città di Piombino ancora dormiva avvolta nell'umida foschia del mattino, una piccola folla attendeva di imbarcare sullo Sgarallino mentre, alla spicciolata, altre persone continuavano ad arrivare in porto. Sotto l'occhio vigile delle sentinelle tedesche, sbandati dalle uniformi mescolate a indumenti civili, borghesi, donne e bambini attendevano disciplinatamente.

Non è mai stato possibile chiarire esattamente il numero di quanti presero posto sul piroscifo prima che il comando della nave ordinasse di fermare l'imbarco e mollare gli ormeggi, sebbene una lista di passeggeri (andata perduta nelle successive vicende belliche) fosse stata effettivamente compilata e i documenti di ciascuno attentamente verificati dai militari tedeschi. Nel corso degli anni quel numero è cresciuto fino a raggiungere i trecento, anche se i documenti e le testimonianze esistenti negli archivi civili e militari consentono oggi

di riportare la cifra a meno della metà: verosimilmente sul piroscifo Andrea Sgarallino, al momento della partenza da Piombino, si trovavano circa centoventi persone, equipaggio e scorta militare compresa.

### **Acque di Monte Grosso, ore 9.45 del 22 settembre 1943**

La navigazione si svolse regolare per circa un'ora. La nave, dopo aver costeggiato la città di Piombino fino alla punta della Rocchetta, attraversò il canale, lasciandosi l'isola di Palmaiola a sinistra, toccando Capo Vita. A quel punto, costeggiando la costa rocciosa, lo Sgarallino giunse in vista dell'imboccatura della rada di Portoferraio. Nello stesso momento l'idrofono del sommergibile Uproar captò un debole rumore di elica in avvicinamento. Il rumore si fece man mano più forte e il comandante Herrick ordinò a tutto il personale di andare ai posti di combattimento, portando il battello a quota periscopica. L'ufficiale, esperto sommergibilista, inquadrò lo Sgarallino che, lentamente, serrava le distanze. Osservò attentamente l'obiettivo: era un bastimento mimetizzato di medie dimensioni, armato, probabilmente un cacciasommergibili.

Alle ore 9.49 esatte di quel 22 settembre 1943, da una distanza stimata di 800 metri, il sommergibile lanciò tre siluri. L'Andrea Sgarallino, ignaro del pericolo, si trovava in quel momento a meno di un miglio da Portoferraio, al traverso della spiaggia di Nisporto. A bordo si respirava già l'euforia dello sbarco, quando un boato terribile scosse la nave devastando la prua. Pochi secondi e una seconda, violentissima esplosione, squarciò al centro lo scafo.

La tragedia si consumò in pochi interminabili secondi: avvolta dalle fiamme e dal fumo, la robusta struttura collassò, spezzandosi in due tronconi e sprofondando in un ribollire di schiuma. Detriti di ogni genere, poveri resti umani e una grande macchia oleosa segnarono ai soccorritori, sopraggiunti con mezzi di fortuna, il punto del naufragio. Fu possibile recuperare solo pochi uomini ancora in vita, tra cui un solo membro dell'equipaggio civile del

piroscafo, il fuochista Stefano Campodonico, gravemente ferito. Solo molti anni dopo fu rintracciato un secondo superstite, il marinaio cannoniere Celestino Fusari.

Il mare restituì pochissime salme, tra le quali quella del comandante Gherzi. La più piccola vittima di quel giorno fu Angelo, che viaggiava con la mamma Caterina e il babbo Antonio: aveva appena nove mesi.

La popolazione elbana, nella sua storia millenaria da sempre abituata alle prove peggiori, uscì da quella tragica settimana, iniziata col bombardamento di Portoferraio, sconvolta.

Altri durissimi momenti avrebbero però atteso l'Elba prima della fine della guerra: la fame, l'isolamento, i violenti bombardamenti aerei e, non ultima, la furia cieca degli stessi "liberatori".