

Nina Bacchini

BUCARE IL PERIMETRO

REGIMI DIFFERENZIALI
 DI MOBILITÀ A VENTIMIGLIA



Il porto monegasco di Ventimiglia, inaugurato nel luglio del 2021, illustra perfettamente il ruolo della città e dello spazio urbano nella riproduzione di regimi differenziali di mobilità, quello ostacolato delle soggettività migranti contrapposto a quello ricercato del consumo e del turismo della città di frontiera. Attraverso uno sguardo etnografico situato a partire da questa piccola enclave monegasca in territorio italiano, predisposta al richiamo di un commercio transfrontaliero di lusso, l'obiettivo di questo approfondimento è quello di evidenziare il ruolo della città e dei suoi processi urbanistici nella riproduzione di frontiere urbane e di spazi differenziali, confinanti e confinati, oltre che di confine.

Il venerdì a Ventimiglia è giorno di mercato. Il lungomare si trasforma in un agglomerato di bancarelle con in vendita vestiti, articoli per la casa e fiori. Da tempo, i transfrontalieri francesi oltrepassano la linea di frontiera per approfittare dei prezzi del mercato italiano, di lunga inferiori a quelli francesi. Così, l'economia di Ventimiglia si è strutturata intorno alla configurazione geo-economica della città di confine, rendendosi appetibile ai vicini d'oltralpe nell'offerta a loro orientata, specializzandola in alcuni prodotti come sigarette, alcolici e prodotti enogastronomici. Nel corso degli ultimi anni, ad esempio, la città ha visto l'apertura di sette Eurodrink¹ situati lungo gli snodi più importanti della zona (tra cui la frontiera "alta" di Ponte San Luigi). Non si tratta certamente dell'economia di lusso che si è invece concentrata nelle vicine Sanremo e Mentone, quanto piuttosto di un'iniziativa commerciale mirata, mordi e fuggi, uno *shopping tourism* destinato alla domanda francese e che quotidianamente consuma la città di Ventimiglia.

Negli ultimi anni, però, l'amministrazione comunale sembra aspirare a invertire il trend di mercato, provando ad aprirsi alla consumazione di lusso, come ad esempio il mercato degli yacht. È il caso del porto monegasco acquistato dal principe Alberto di Monaco, attraverso la sua Société d'exploitation des ports de Monaco. Maggio 2022: arriviamo a Ventimiglia in barca a vela²; decidiamo di provare a vedere se il nuovo porto di Monaco ci concede di parcheggiare il dodici metri per qualche ora. Il porto Cala del Forte è estremamente *chic*, lussuoso oltre che caratterizzato da una forte densità commerciale: negozi, ristoranti, persino una palestra! Chiedo

¹ Brand ventimigliese di negozi con prodotti made in Italy e non solo.



Nina Bacchini, Ponte San Luigi (frontiera alta di Ventimiglia), marzo 2022

informazioni a Erica, la receptionist del porto. Ci racconta che il porto è stato inaugurato due anni prima, in piena stagione pandemica, ragione per la quale alcuni negozi non avevano ancora aperto. Nella brochure che Erica orgogliosamente ci porge si legge che sono previsti trentacinque locali commerciali, cinque ristoranti e la palestra, di fronte alla quale parcheggiamo la barca. Apprendo che anche qui è stata applicata la logica di mercato per la quale una capienza ridotta di posti-barca (178 in totale) produce l'esclusività dell'offerta (limitata, stessa logica del *limited edition*).

Il terzo porto del principato è stato inaugurato nel luglio del 2021, ottenendo la più lunga concessione del Mediterraneo, con scadenza nel 2094. La costruzione di questa enclave monegasca è stata accolta molto positivamente dalla città di Ventimiglia, come commenta Erica «finalmente qualcosa di buono per la città». Per lei, il porto è un segno di bellezza e di cura: sostiene infatti che storicamente Ventimiglia appare come la «sorella brutta» della vicina Mentone, la quale invece risulta come una città curata e pulita. Ventimiglia, pur così vicina, è tutto il contrario. Questa immagine della costruzione del porto come riscatto e rilancio per la cittadina è senz'altro

② L'esperienza fa riferimento a una formazione dottorale avvenuta in barca a vela, grazie alla partnership tra l'Università di Genova e l'associazione Ermenaurica – Saperi in rotta. La tratta, tracciata in sette giorni con un equipaggio di undici persone tra docenti e dottorande dell'Università di Genova e della Sapienza, è stata Chiavari, Genova, Ventimiglia, Mentone, Nizza.



Nina Bacchini, porto Cala del Forte (Ventimiglia), marzo 2022, scorcio della palestra

condivisa dalle narrazioni dei media locali, del principato di Monaco e della municipalità di Ventimiglia.

In seguito, ci consiglia di prendere l'ascensore di vetro che dal porto conduce a Ventimiglia alta, la parte storica della città: l'ascensore in questione è uno dei lavori che la municipalità di Ventimiglia ha dovuto realizzare per creare un passaggio tra il porto e la città, previsto dall'accordo commerciale tra principato di Monaco e comune di Ventimiglia. Infatti, l'accordo concluso nel 2016 prevede degli interventi urbanistici da parte della città di Ventimiglia, come ci ricorda questo articolo:

Negli stessi termini saranno eseguite le opere di urbanizzazione, che prevedono il restauro della 'Galleria degli Scoglietti', il rifacimento di via Marconi e via Trossarelli con relativi impianti e giardini, la ristrutturazione di piazza Costituente e il collegamento dell'area con Ventimiglia Alta o con un ascensore diretto dalla 'Galleria degli Scoglietti', o con una cremagliera per raggiungere via Verdi, e infine il ripristino di una creusa, oggi in disuso³.

Questo spazio nella città ci mostra a quale punto le dinamiche transfrontaliere giocano un ruolo nella produzione e nella percezione degli spazi locali. Nelle mappe della brochure del porto Cala del Forte la città di

③ <https://montecarloiving.com/attualita/principato-monaco-compra-porto-turistico-ventimiglia-462/>.



Nina Bacchini, porto Cala del Forte (Ventimiglia), marzo 2022, porto dall'alto

Ventimiglia si limita ai perimetri del centro città e dei luoghi turistici, scordandosi delle sue periferie e dei quartieri popolari, ossia i luoghi abitualmente attraversati e abitati dalle persone in transito, oltre che dai settori più svantaggiati della popolazione residente. Questa politica della rappresentazione intende nascondere la conflittualità sociale per aspirare a sembrare, agli occhi dei turisti, un po' più «bella e curata» come la vicina Mentone. Soprattutto, questo luogo mostra chiaramente quanto Ventimiglia risulta un punto d'osservazione privilegiato da dove analizzare l'articolazione di regimi differenziali di mobilità. A qualche metro dal porto di lusso, prende forma un'altra città: la città dei migranti, la città sporca e pericolosa, epicentro del degrado e dell'insicurezza, la città dei «soggetti abominevoli» che devono essere tenuti nascosti ai margini, negli interstizi, nelle aree periferiche, lontano quindi dagli occhi dei «soggetti adorati» (Fanon, 2015).

L'enclave di Cala del Forte è rappresentativa delle politiche della città che, se da una parte sono orientate verso la domanda francese, a causa della natura della città di frontiera, dall'altra sono volte a cogliere le occasioni commerciali e produttive intrinseche al suo territorio, con un'attenzione nel renderlo attrattivo a flussi turistici e a capitali economici, attraverso una panoplia di dispositivi: politiche di rigenerazione urbana, creazione di zone franche urbane, percorsi museali urbani, ordinanze

comunali volte a estirpare il degrado urbano, pratiche e sistemi capillari di controllo. Questi ultimi, garantiti anche da pattuglie miste italo-francesi, si concentrano lungo i punti principali di circolazione migrante e tendono a riempire lo spazio urbano di simboli e presenze securitarie: reti, camionette, pattuglie numerose, sistemi di videosorveglianza, volte a garantire lo spazio della consumazione, intervenendo quindi sull'estetica dello spazio urbano. In questo senso, la conflittualità dei corpi deve essere controllata e relegata al di fuori dello spazio bianco e pacificato della porta fiorita d'Italia. Questi processi contribuiscono alla creazione di frontiere nella città, ossia di processi di spazializzazione segnati da «traiettorie di valore divergente» (Mattiucci e Mubi Brighenti 2015, p. 207) che producono scarti, interstizi urbani e spazi contesi. Il luogo abitato da logiche estranee alla produttività commerciale calata dall'alto è quello che Paba e Maggio chiamano «insurgent city» che non è una «città sovversiva o rivoluzionaria [...] è però campo di forze, tensioni, desideri, conflitti, aspirazioni» (2002, p. 5). L'atto di trasgressione delle frontiere urbane avviene quando delle breccie bucano il perimetro delle *gated-city*⁴, come quella materializzata nel porto monegasco di Ventimiglia. Settembre 2022. Un ragazzo ghanese si insinua all'interno dell'area portuale, introducendosi all'interno di uno yacht e intimando all'equipaggio di salpare⁵. Questo pirata improvvisato, arrestato subito dopo, ha materializzato, per qualche ora soltanto, l'*osceno spettacolo dell'intrusione* (De Genova, 2013). Dietro le quinte dello spettacolo del confine, lo spazio della città si fa *battleground* (Guareschi e Rahola, 2015) tra attori della governance urbana e pirati contemporanei.

⁴ «Città vietata, sorvegliata, città che respinge e si chiude nel tentativo di imbrigliamento e contenimento delle energie urbane alternative. È la città dei recinti, delle barriere, dei cancelli, dei codici di accesso, del controllo remoto o ravvicinato, delle limitazioni di tempo e di spazio, della privatizzazione della sorveglianza dello spazio pubblico. È la città che discrimina e respinge ai margini, la città della pulizia etnica nelle vie centrali (...) È un'architettura

della paura" che in questo modo si consolida, attraverso piccoli e grandi dispositivi spaziali e di controllo: una visione paranoica e "securizzata" della vita urbana che contrasta con la stessa più profonda sostanza dell'idea di città» (Paba, 2004, p. 7).

⁵ <https://www.riviera24.it/2022/09/ventimiglia-entra-in-uno-yacht-a-cala-del-forte-e-prova-a-fare-il-pirata-arrestato-straniero-780987/>.

BIBLIOGRAFIA

ZAPRUDE 61

De Genova, N.
(2013) *Spectacles of migrant 'illegality': the scene of exclusion, the obscene of inclusion*, «Ethnic and Racial Studies», n.36(7), pp. 1180-1198.

Fanon, F.
(2015) *Pelle nera maschere bianche*, Edizioni ETS, Pisa [1 ed. 1952].

Guareschi, M. e Rahola, F.
(2015) *Forme della città. Sociologia dell'urbanizzazione*, Agenzia X, Milano.

Mattiucci, C. e Mubi Brighenti, A.
(2015) *The ground before the battle*, in *Forme della città. Sociologia dell'urbanizzazione*, a cura M. Guareschi e F. Rahola, Agenzia X, Milano, pp. 199-212.

Paba, G. e Maggio M. (a cura di)
(2002) *Insurgent City. Racconti e geografie di un'altra Firenze*, Mediaprint, Livorno.

Tutti i link di questo articolo si intendono consultati l'ultima volta il 5 dicembre 2022.

SE BRUCIASSE LA CITTÀ