

1 Navigare il cambiamento: sconvolgimenti climatici, (im)mobilità, adattamenti

Sommario 1.1 Geografie di (im)mobilità. – 1.2 *Migration as adaptation*: evoluzione del dibattito. – 1.3 La rilocalizzazione pianificata. Una possibile risposta? Dalle narrative globali alle pratiche locali. – 1.4 Fare ricerca sulle (im)mobilità climatiche nel Pacifico. – 1.4.1 L'approccio qualitativo: interviste e osservazione partecipante. – 1.4.2 L'approccio qualitativo: analisi del discorso. – 1.5 Osservazioni.

Dear Matafele Peinam,
I want to tell you about that lagoon that lucid,
sleepy lagoon lounging against the sunrise
some men say that one day that lagoon will devour
you
they say it will gnaw at the shoreline
chew at the roots of your breadfruit trees
gulp down rows of your seawalls
and crunch your island's shattered bones
they say you, your daughter and your
granddaughter, too
will wander rootless
with only a passport to call home
dear matafele peinam,
don't cry
mommy promises you
no one will come and devour you
(Kathy Jetnil-Kijiner, *Dear Matafele Peinam*, 2014)

Lo studio del cambiamento climatico come fenomeno materiale e narrativo ci spinge a confrontarci con una terminologia caratterizzata da un'incertezza irriducibile: «non sappiamo e *non possiamo sapere*

esattamente quali cambiamenti sono in movimento» (Nightingale et al. 2019, 343). La pianificazione dell'adattamento climatico deve fare i conti con un livello di inconoscibile che, se da un lato spaventa, dall'altro apre la strada a una serie di futuri possibili, da affrontare tramite sistemi di governance dell'incertezza o dell'anticipazione (Fuerth 2009; Quay 2010; Guston 2013). Tra gli elementi costitutivi di tali sistemi vi sono una visione politica di lungo termine ma soprattutto voci, conoscenze e pratiche a lungo marginalizzate (Boy et al. 2015). Prendendo in considerazione la componente narrativa della questione climatica, la tendenza a utilizzare una terminologia orientata al futuro si accompagna spesso a una crescente attenzione verso i contesti socio-culturali dell'anticipazione, ossia verso quelle modalità attraverso le quali gli esseri umani imparano ad anticipare in base a come intendono il mondo, a come si orientano verso il futuro e a come cambiano o favoriscono il cambiamento in un mondo in costante divenire:

mentre l'adattamento si occupa di trovare risposte al cambiamento climatico, l'anticipazione è intenzionalità, azione, agency, immaginazione, possibilità e scelta; ma è anche dubbio, insicurezza, incertezza, paura e apprensione. (Nuttall 2010, 23)

Comprendere come posizioni, interessi, valori ed emozioni siano influenzati e a loro volta influenzino la percezione dei rischi e dell'incertezza derivanti dalla crisi climatica e le relative modalità di (re) azione, rappresenta un aspetto cruciale per formulare nuove teorie, elaborare una migliore comunicazione, favorire nuove politiche e nuove azioni da parte della società civile. Secondo la Construal Level Theory (Trope, Liberman 2010), una maggiore distanza psicologica relativa a un fenomeno è solitamente identificata con una costruzione più astratta di questo. Al contrario la percezione di una minore distanza fa sì che lo stesso fenomeno sia sentito come più vicino e, quindi, più concreto. In base a tale teoria, la percezione di una maggiore o minore distanza dei rischi e degli effetti del cambiamento climatico potrebbe rispettivamente limitare o favorire l'azione, individuale e collettiva. Diversi studi, tuttavia, non ritengono valida tale correlazione nel contesto dei cambiamenti climatici poiché la minaccia, soprattutto se percepita come più temibile perché particolarmente vicina, può addirittura favorire l'inazione e fungere da barriera alla mitigazione e all'adattamento (O'Neill, Nicholson-Cole 2009; Gifford 2011). Per non parlare della dimensione di mercato e della complicità del modus operandi del capitalismo neoliberale che, di fronte alla circolazione di messaggi apocalittici su un imminente collasso ambientale, è spinto a uno sfruttamento più rapido e massivo delle risorse, per cui le compagnie del fossile potrebbero beneficiare dell'incertezza dilagante in ambito politico (Edensor et al. 2020).

Accanto a riflessioni su larga scala, infine, è essenziale porre attenzione alla sfera del quotidiano, all'interno della quale scelte individuali e strategie collettive ecocentriche nascono e si consolidano intorno a una pluralità di visioni non più così astratte verso orizzonti non più così distanti.

Anticipazione e adattamento hanno molto in comune. Come vedremo nel corso delle prossime pagine, nel caso dei reinsediamenti pianificati come misura adattativa, lo spostamento è deciso e attuato proattivamente come risultato di scelte fatte sulla base di valutazioni, previsioni, aspettative e convinzioni sul futuro, ossia sull'idea di anticipazione come modalità di orientamento ed esplorazione, come processo cognitivo di immaginazione, strutturazione e concettualizzazione del mondo che, nel contesto del cambiamento climatico, lascia spazio alle possibilità. La variabile temporale pone nuovi e continui ostacoli alle probabilità, già limitate, di evitare la catastrofe ambientale ma offre anche nuove direzioni di ricerca e riflessione. Nel 2018, il report speciale dell'Intergovernmental Panel on Climate Change delle Nazioni Unite (IPCC) ha dimostrato che la differenza di solo mezzo grado di aumento della temperatura media globale entro fine secolo potrà scatenare una serie di conseguenze disastrose, specificando che gli anni a nostra disposizione per tentare di evitare il punto di non ritorno sono solo dieci e che per raggiungere questo obiettivo le strategie di mitigazione devono essere rapide, diversificate e frutto di sforzi sinergici transcalari. Addirittura, alcuni studi sostengono che i cambiamenti ambientali in corso siano molto più rapidi di quanto affermato e stimato dall'IPCC. Inoltre, se la declinazione pratica dell'anticipazione deve confrontarsi con i dati scientifici, bisogna considerare che individui, comunità, istituzioni possono non considerare l'impatto degli sconvolgimenti climatici con lo stesso senso di urgenza e inevitabilità della comunità scientifica (Arnall, Kothari 2015). Come si è visto, il cambiamento climatico presenta una molteplicità di sfide che pongono in discussione il contenuto e gli obiettivi di molte politiche ambientali, sociali ed economiche correnti il cui tentativo di conciliare crescita e sostenibilità è spesso supportato da quella che Gómez-Baggethun (2020) chiama «utopia tecnologica del modernismo», ossia una fede cieca nel potere delle moderne tecnologie industriali. Lo stesso concetto di sviluppo sostenibile è stato criticato e messo in discussione da più voci in quanto basato su un falso consenso e adottato come paradigma universalista che, tuttavia, non solo non discute né sovverte le categorie fondative del concetto di sviluppo, ma contribuisce anche a garantire l'ordine delle cose, fallendo nel produrre un modello alternativo a quello capitalistico, basato su crescita e su profitto (Jacob 1994; Demaria 2016; Dal Gobbo 2016; Tanuro 2020). Eppure, è chiaro che il cambiamento climatico non rappresenta solo una problematica tecnica o scientifica gestibile dall'alto, bensì una questione – spesso

offuscata dall'ideologia neoliberista dagli anni Novanta in poi – profondamente politica, di nuovi modelli economici, di giustizia sociale dal basso (Imperatore, Leonardi 2023). A partire dalla metà degli anni Ottanta, la dimensione sociale del cambiamento climatico ha acquisito sempre più rilevanza nella ricerca, aprendo la strada ai primi studi sul nesso tra estremizzazione climatica e mobilità umana. Già nel 1990, l'IPCC aveva avvisato che, tra gli impatti più severi dei cambiamenti climatici, quelli sulla migrazione umana sarebbero stati tra i più importanti «con milioni di persone sfollate a causa dell'erosione costiera, delle inondazioni e dei danni ai sistemi agricoli» (IPCC 1990, 103). Due decenni dopo, l'IOM ha confermato che gli effetti diversificati del cambiamento climatico causeranno sfollamenti e migrazioni su ampia scala nel corso del XXI secolo, dando ampio spazio a discorsi dai toni allarmistici che descrivono i potenziali migranti climatici come il volto umano del cambiamento climatico. Ancora oggi, i tentativi di quantificare il numero dei futuri migranti climatici monopolizzano gran parte del dibattito, ma il progresso della ricerca scientifica ha più volte messo in evidenza come questi tentativi siano accompagnati da molteplici limitazioni di tipo metodologico (Biermann, Boas 2010; Boas et al. 2019). Avvicinandomi alla prospettiva che identifica la mobilità umana come una forma di adattamento al cambiamento climatico e osservando criticamente in che modo questa è concettualizzata e gestita su diverse scale, in questo primo capitolo proverò a riflettere sulle molteplici teorizzazioni e implicazioni della rilocalizzazione pianificata – come processo reattivo ma anche anticipatorio (Anderson 2010) – presentata come soluzione adattativa razionale e opportunità di sviluppo ma risultante, spesso, in casi di incremento di vulnerabilità socio-ambientali e di maladattamento (Juhola et al. 2016; Piggott-McKellar et al. 2020). Inoltre, attraverso una ricostruzione – sicuramente non esaustiva – del dibattito sul nesso tra ambiente, clima e mobilità umana, l'obiettivo è di ricostruire il quadro teorico-concettuale che ha plasmato la figura controversa del migrante climatico, individuando quegli spazi sociali – quelli del potere politico, mediatico ed economico – che l'hanno modellata sulla base di domini discorsivi affini (es. la costruzione del migrante economico...) e che continuano ad alterarla attraverso idee, concetti e categorie mobili (Hajer 2006). Nel corso delle prossime pagine, illustrerò anche come il campo degli studi sulla mobilità abbia trovato nell'attuale contesto di crisi socio-ecologica un terreno fertile per nuove e interessanti applicazioni (Sheller, Urry 2016; Uteng, Creswell 2016; Sheller 2018; Wiegel et al. 2019; Baldwin et al. 2019; Boas 2022). Infine, tramite la lente dell'ecologia politica, metterò criticamente in discussione le letture e gli immaginari dominanti sulla vulnerabilità socio-ambientale insulare, evidenziando come le caratteristiche di tale vulnerabilità siano strutturali e storicamente

prodotte.¹ È sulla base dell'apparato teorico appena presentato che affronterò lo studio delle complesse geografie di governo dell'adattamento nella Repubblica delle Fiji.

1.1 Geografie di (im)mobilità

Negli ultimi due decenni, gli studi relativi alle mobilità climatiche hanno conosciuto un notevole incremento e la letteratura di riferimento ha raggiunto una significativa autorevolezza in termini di volume e complessità. Tramite la pubblicazione del *Routledge Handbook of Environmental Displacement and Migration*, McLeman e Gemenne hanno raccolto diversi contributi e offerto una panoramica qualitativamente rilevante su un pianeta in movimento, sottolineando che molte persone «in diverse parti del mondo sono, in questo preciso momento, in movimento a causa di cambiamenti ambientali» (2018, IX). Se trent'anni fa un tale volume sarebbe stato impensabile, la maturazione dei dati scientifici e della consapevolezza collettiva riguardo alle sfide del cambiamento climatico hanno fatto sì che il manuale divenisse un punto di riferimento imprescindibile per avvicinarsi allo studio di un fenomeno spesso essenzializzato come quello delle mobilità ambientali. La rappresentazione politica e mediatica del migrante ambientale come minaccia all'ordine sociale globale, come un eccesso all'ordine sociale che lo stato dovrebbe far rispettare ne è un chiaro esempio (Baldwin 2016). Ciò mette in evidenza anche la fissità della prospettiva attraverso cui, ancora oggi, ci si avvicina al tema della migrazione concependola come 'eccezionale' (Nail 2015), quindi da regolamentare, controllare, limitare. Dai primi approcci micro-strutturali e individuali propri della teoria migratoria neoclassica (Todaro 1969; Lee 1966), dagli anni Novanta la ricerca si è concentrata sulle macro-strutture del fenomeno, tenendo presente il più ampio contesto regionale e globale (Simmons 1991; Hugo 1996). Ulteriori prospettive sistemiche sono nate e hanno contribuito a costruire un apparato teorico più complesso che, tra le altre cose, ha iniziato a leggere la migrazione come una misura in grado di supportare una migliore gestione e mutualizzazione del rischio, ad esempio attraverso le rimesse economiche² (Stark, Bloom 1985).

1 Questi sono i caratteri su cui Sheller (2020b) costruisce la tesi della «colonialità del clima». Secondo Sheller, infatti, la vulnerabilità al cambiamento climatico è il risultato della colonialità del passato e della 'ristrutturazione' neocoloniale odierna secondo le regole del capitalismo neoliberale.

2 Le rimesse economiche sono al centro di una rilettura della migrazione internazionale come vettore di riduzione di povertà e sviluppo. Questo prende il nome di 'nesso migrazione-sviluppo' ed è supportato da premesse e politiche neoliberali che addossano le responsabilità di approvvigionamento sui singoli individui, riducono budget di spesa pubblica e promuovono sistemi di finanziarizzazione che includono anche le rimesse

In questa ricerca, i rischi presi in considerazione sono soprattutto quelli legati alle conseguenze dell'aggravarsi della crisi climatica. Un esempio concreto è rappresentato dalla proposta politica della *Migration with Dignity* promossa nel 2014 dall'allora presidente della Repubblica delle Kiribati, Anote Tong. Secondo tale proposta, favorire e potenziare i livelli di istruzione della popolazione avrebbe consentito ai migranti e alle migranti di impiegare le conoscenze e le capacità acquisite al fine di vivere dignitosamente nei paesi di destinazione, riuscendo anche a sostenere economicamente le rispettive famiglie. L'idea di Tong nasce da una necessità specifica: far fronte, preparandosi e pianificando, alla minaccia che il cambiamento climatico rappresenta per la popolazione delle Kiribati, uno stato arcipelagico costituito da trentadue atolli corallini che si estendono a ridosso dell'equatore. Trattandosi di isole a bassa elevazione, con un'altitudine massima di 3 m s.l.m., l'abitabilità a lungo termine delle Kiribati è minacciata dall'innalzamento del livello dei mari, da cicloni più intensi e dalla progressiva salinizzazione dei suoli. Poiché le possibilità di migrazione interna sono limitate, l'idea della *Migration with Dignity* mira a ridurre la vulnerabilità della popolazione, favorendo un graduale adattamento tramite la mobilità, creando opportunità per coloro che vorrebbero spostarsi e migliorando i livelli di istruzione e formazione in loco «per trovare più facilmente lavoro altrove grazie ad accordi esistenti» (McNamara 2015, 62). Una politica di questo tipo, tuttavia, non riesce a raggiungere tutte le fasce della popolazione. Inoltre, all'interno delle politiche di adattamento climatico, non sempre i programmi che incentivano la migrazione internazionale sono i più apprezzati dalla popolazione - la volontà della maggior parte degli abitanti di Kiribati è quella di restare - e possono rivelarsi controindicati nel caso in cui vadano a distogliere l'attenzione dei governi dalla necessità di attuare azioni di mitigazione più incisive.³ Nonostante ciò, l'idea della *Migration with Dignity* assume i contorni di un'azione proposta proprio in risposta all'inerzia della comunità internazionale. In assenza di misure mitigative globali più rigide, l'eventualità della migrazione internazionale o del reinsediamento costituisce un'opzione da considerare nel panorama dell'adattamento. Questo caso specifico mostra come il fattore

(creazione di piattaforme di pagamento, di prestiti sulla base delle rimesse, di prodotti assicurativi, canalizzazione di risparmi legati alle rimesse, finanziamento di investimenti ecc...) (Khanal, Todorova 2021). Diverse organizzazioni internazionali hanno iniziato a spingere verso la finanziarizzazione delle rimesse, ossia verso la necessità di includerle nel sistema finanziario formale quindi intendendole in termini di logiche finanziarie. Questo prepara il terreno a diverse tipologie di interventi di policy (Kunz et al. 2021). Recentemente, sono sorte diverse critiche a questo modello (Smyth 2022).

3 Diverse prospettive hanno criticato l'impostazione neoliberale della gestione della migrazione lavorativa come supporto alle strategie di adattamento (Chandler 2010; Felli 2013; Chandler, Reid 2016; Bettini 2017a).

ambientale inizi a giocare un ruolo importante nella delineazione di politiche migratorie in cui la preparazione è considerata una caratteristica essenziale al fine di ridurre il grado di vulnerabilità di una comunità e le proporzioni del disastro.⁴

Da almeno un decennio, la centralità del fattore climatico-ambientale nei processi migratori è divenuta oggetto d'indagine dei *Mobility Studies*, informati da quello che Sheller e Urry (2006) definiscono *New Mobilities Paradigm*, a sua volta informato dal *mobility turn*, che ha contraddistinto le scienze umane e sociali a partire dagli anni Novanta. Questa svolta identifica la mobilità spaziale e la transnazionalità come importanti condizioni per navigare la vita sociale con un conseguente svantaggio rappresentato dalla staticità, segnando un netto allontanamento dalle teorie che hanno a lungo promosso il concetto di sedentarietà come «la base fondamentale dell'identità e dell'esperienza umana» (Sheller, Urry 2006, 208-9). Il *mobilities paradigm* pone l'accento sul fatto che tutti i luoghi sono legati da sottili reti di connessioni che si estendono ben al di là di essi (Sheller, Urry 2006). Le finalità di questo nuovo paradigma, tuttavia, non sono tanto quelle di enfatizzare la mobilità e la fluidità di persone, oggetti e informazioni, né la definitiva liberazione dallo spazio e dal luogo. Il tentativo è, piuttosto, quello di chiarire come mai si creino parallelamente delle zone di connettività, centralità ed *empowerment* ma anche casi di disconnessione ed esclusione sociale. È in questo modo che si fa luce sulle infrastrutture materiali e istituzionali che promuovono la mobilità ma anche, forse soprattutto, su quelle che la limitano e favoriscono molteplici forme di immobilità: «il nuovo paradigma enfatizza il modo attraverso cui tutte le mobilità comportano specifiche infrastrutture immobili e ben radicate» (Sheller, Urry 2006, 210). Grazie all'apporto delle teorie femministe e intersezionali che mettono in guardia dal rischio di romanticizzare e idealizzare la mobilità, trascurando il fatto che non tutti godano delle stesse libertà di movimento, il nuovo paradigma enfatizza le modalità attraverso cui politiche e discorsi sulla mobilità creano contemporaneamente il movimento e la stasi. Di conseguenza, emerge un nuovo interesse intorno allo studio della natura politica del movimento, quella che Sheller (2018) chiama *kinopolitica*, e dell'organizzazione dei sistemi di governo della mobilità e dell'immobilità a scale diverse. I *Mobility Studies* nascono e si strutturano proprio con l'obiettivo di superare l'approccio basato su una visione

⁴ A proposito del devastante terremoto di Haiti del 2012, Sheller (2020b) parla di disastro «innaturale», dimostrando come questo abbia colpito i sistemi di mobilità (attraverso la distruzione delle reti di comunicazione, delle infrastrutture, dell'accesso al cibo) e reso necessarie nuove forme di (im)mobilità che hanno aggravato le disuguaglianze già presenti ed esacerbato aspetti di *mobility injustice*. Cf. anche Cresswell 2006 a proposito dell'uragano Katrina del 2005 o Kelman 2020a per un trattazione approfondita del disastro come prodotto sociale.

binaria che ha impedito l'analisi dell'interrelazione tra mobilità e stasi (Schiller, Salazar 2013). All'interno di questo nuovo modo di pensare i mondi sociali come prodotti da relazioni, flussi e circolazioni complessi e transcalari, emerge il concetto di *mobility justice*, la cui attenzione si concentra sui rapporti impari di mobilità e immobilità, sui regimi di controllo delle (im)mobilità e sulle relative modalità di sovversione (Sheller 2018): la libertà di movimento, infatti, lungi dall'essere rispettata come diritto umano universale, è profondamente legata ad aspetti intersezionali e gerarchici come classe, genere, razza, orientamento sessuale, ai meccanismi di cittadinanza, all'accesso alle risorse. I regimi di mobilità, descritti da Schiller e Salazar come quell'insieme di sistemi organizzativi, regolatori, normativi e di sorveglianza che «normalizzano il movimento di alcuni, rendendo illegale e limitando il movimento di altri» (2013, 189), sono costruiti proprio «per mantenere alti i livelli di disuguaglianza in un mondo relativamente omogeneo dal punto di vista normativo» (Shamir 2005, 199). Contro l'egemonia di un regime di mobilità unico e iniquo, il concetto di *mobility justice* riflette in modo specifico su

come il potere e le disuguaglianze informano la governance e il controllo del movimento, plasmando i pattern diseguali di mobilità e di immobilità nella circolazione di persone, risorse, e informazioni. (Sheller 2018, 14)

L'impiego della prospettiva della *mobility justice*, ad esempio, porta a prestare attenzione all'origine e alla formazione storica delle diverse forme e dei diversi modelli di im/mobilità globali contemporanei (Cook, Butz 2020).

Con l'emergere della crisi climatica globale, leggere le pratiche di mobilità attraverso la lente della giustizia permette di analizzare da un altro punto di vista le mobilità climatiche in modo tale da mettere in evidenza che «mentre siamo tutti potenziali migranti climatici, non siamo tutti responsabili del cambiamento climatico allo stesso modo» (Sheller 2020a). Il 10% più ricco, appartenente a quella che Kaufmann, Bergman e Joye (2004) chiamano *kinetic elite*, consuma molto più energia prodotta da fonti fossili rispetto a quella utilizzata dalla restante popolazione mondiale, diventando responsabile di una parte considerevole di quelle emissioni climalteranti che contribuiscono all'incremento di vulnerabilità, instabilità e insicurezza per milioni di persone potenzialmente esposte a migrazioni, sfollamenti e rilocalizzazioni: come osservano Baldwin, Fröhlich e Rothe (2019), il concetto di *mobility justice* è potente proprio perché posiziona il capitalismo, insieme alle sue infrastrutture fossili, al centro del nesso tra sfollamento e crisi climatica. Il concetto di giustizia di mobilità impiegato nel contesto delle (im)mobilità climatiche aiuta a

riposizionare il focus analitico e metodologico dando priorità all'adozione di un approccio storico:

molte di quelle che oggi sono etichettate come migrazioni, reinsediamenti e sfollamenti 'climatici', sarebbero meglio concettualizzabili come risultato del colonialismo piuttosto che del clima in sé. (Baldwin et al. 2019, 292)

Tale riposizionamento porta a riconsiderare le modalità attraverso cui le molteplici forme di mobilità umana, ad esempio quelle indigene, sono state modellate e strutturate dai regimi coloniali, ma mette anche in luce l'eurocentrismo insito nei discorsi correnti sul nesso tra cambiamento climatico e migrazione (Bakewell 2008).

Recentemente, Wiegel, Boas e Warner (2019) hanno suggerito che l'adozione di un *mobilities approach* allo studio delle (im)mobilità climatiche e ambientali possa favorire un avanzamento della relativa agenda di ricerca che, così, può diventare

meglio allineata alle pratiche di mobilità contemporanee e ai bisogni di coloro che si spostano, ma anche più in grado di cogliere la diversità delle vulnerabilità, i diversi livelli di agency e capacità, e i molteplici pattern delle migrazioni ambientali già messi in evidenza da un crescente corpus letterario. (Wiegel et al. 2019, 2)

Se degrado ambientale ed eventi climatici estremi occuperanno sempre più spazio nei futuri processi di mobilità globali, l'adozione di una prospettiva analitica che faccia leva sulle (im)mobilità, sulle relative pratiche ed esperienze relazionali e differenziali in atto su scale spazio-temporali diverse può rivelarsi utile al fine di approfondire, pluralizzare e dare spessore agli studi interessati al nesso tra cambiamento climatico e migrazioni:

l'approccio analitico della *mobilities perspective* può aiutare a rispondere alle crescenti richieste di una maggiore comprensione di come le persone reagiscono a nuove o diverse pressioni migratorie nel contesto del cambiamento climatico. [...] Il focus è su due aspetti del *mobilities approach*, relativo alle mobilità umane [...]. Il primo è la relazionalità tra mobilità e immobilità, che descrive come queste siano inestricabilmente interconnesse attraverso scale diverse e debbano essere considerate insieme. Il secondo è la differenzialità delle im/mobilità, ossia le ragioni del perché alcune persone hanno capacità e aspirazioni diseguali per le pratiche di im/mobilità, a causa di fattori personali e strutturali. (Wiegel et al. 2019, 4; corsivo aggiunto)

L'approccio analitico che va a focalizzarsi sulle (im)mobilità nel loro aspetto relazionale (Adey 2006; 2010 e differenziale Sheller 2018) va ad ampliare il dibattito facendo luce sulle complessità e sulla multidimensionalità dei processi decisionali, oltre a metterne in evidenza i legami con la molteplicità di relazioni di potere inique a diverse scale che ne influenzano dinamiche ed esperienze tramite la determinazione di diversi livelli di motilità (o potenziale di mobilità) e di diverse aspirazioni (Kaufmann et al. 2004; De Haas 2021). L'adozione di una prospettiva che mette al centro le aspirazioni e le capacità di (im)mobilità aiuta a comprendere perché, per alcuni, l'immobilità può essere una scelta mentre per altri si identifica come qualcosa di indesiderato e resistito. Osservare pratiche di (im)mobilità eterogenee su scale spazio-temporali differenti (dal corpo al globale, dal quotidiano alla lunga durata) permette di ampliare il discorso sulle migrazioni ambientali, allontanandosi da semplificazioni pericolose e visioni depoliticizzate per mettere al centro del dibattito le specifiche formazioni storico-geografiche dei movimenti, le narrative/rappresentazioni sulla mobilità e le relative pratiche.⁵ In particolare, un approccio storico alle (im)mobilità consente di mitigare quel senso di novità nella ricerca sulle mobilità climatiche:⁶

non possiamo comprendere fino in fondo le nuove mobilità senza comprendere quelle passate. Pensare alle mobilità in termini di costellazioni di movimenti, rappresentazioni, e pratiche ci aiuta ad evitare quell'amnesia storica che rischia di presentarsi quando si affronta lo studio delle mobilità. (Cresswell 2010, 29)

⁵ Questi tre elementi costituiscono la nozione di *constellations of mobility* coniata da Cresswell (2010) per identificare specifiche formazioni storico-geografiche del movimento, legati ad aspetti relazionali e strettamente socio-politici.

⁶ Fonti scientifiche, storiche e letterarie ci confermano che migrazioni ambientali o indotte dal clima sono sempre esistite, come dimostra il caso del *Dust Bowl* statunitense. Tra il 1930 e il 1939, una serie di tempeste di sabbia colpirono gli Stati Uniti settentrionali, spingendo milioni di persone a spostarsi dalle *Great Plains* del Nord America alle valli della California. Gli *Okies*, come furono chiamati gli sfollati del *Dust Bowl* poiché provenienti soprattutto dall'Oklahoma, furono più di 2 milioni, facendo sì che il *Dust Bowl* venga spesso citato come caso emblematico di migrazione ambientale *ante litteram* (Armiero, Tucker 2017). L'esempio del *Dust Bowl*, però, ci aiuta a mettere in luce un altro aspetto importante, ossia l'interrelazione tra il fattore ambientale e gli aspetti politico-economici e sociali di quell'evento, mettendo in rilievo come l'adozione di un pensiero ecologico, che guarda alle connessioni piuttosto che alla singola spiegazione, è fondamentale nell'analisi delle mobilità umane. Nel caso del *Dust Bowl*, infatti, non sono state le tempeste di sabbia la causa scatenante della migrazione, bensì l'imposizione di un sistema di agricoltura industriale e intensiva e i debiti contratti dai contadini con le banche per la conversione a questo nuovo modello produttivo. Adottando un punto di osservazione di tipo sistemico, dunque, Armiero e Tucker osservano provocatoriamente che «gli *Okies* furono rifugiati climatici almeno quanto furono rifugiati a causa del capitalismo» (2017, 3). Un discorso più che mai attuale.

Piuttosto che considerare le mobilità odierne come un fatto nuovo – proprio della modernità – sarebbe meglio enfatizzarne la continuità con il passato, soffermandosi sulla crescente dimensione politica del movimento e sulle costanti relazionalità e tensioni tra forme di immobilità e di mobilità, più che evidente nell’ambito dell’adattamento climatico.

1.2 *Migration as adaptation: evoluzione del dibattito*

Storicamente, la variabile ambientale nei processi migratori è stata analizzata attraverso una prospettiva prevalentemente deterministica, con la funzione di giustificare e legittimare l’espansione imperialista, l’appropriazione di ampie porzioni di terra e di risorse e l’espulsione di popoli e comunità, naturalizzando il conflitto e l’espansione coloniale come mezzi per perseguire lo sviluppo economico di una parte di mondo. Ancora oggi i discorsi mainstream sulle migrazioni ambientali e climatiche continuano a essere supportati da prospettive deterministiche che alimentano rappresentazioni apocalittiche e informano politiche securitarie. I migranti ambientali hanno iniziato a incarnare il pericolo imminente divenendo «segni iconici del cambiamento climatico, accanto alla foresta Amazzonica e agli orsi polari» (Piguet 2013, 153). Ciò ha spinto anche a coniare le espressioni di ‘rifugiato ambientale e ‘rifugiato climatico’,⁷ entrambe soggette a diverse critiche per la loro estrema vaghezza nonché per l’inconsistenza da un punto di vista giuridico.⁸ La circolazione di stime di grande impatto nei dibattiti pubblici, prodotte da una debole metodologia scientifica, alimenta la descrizione dei rifugiati climatici come «vittime indifese del cambiamento climatico» (Faber, Schlegel 2017, 9), eliminando qualsiasi riferimento all’agency delle persone migranti e distogliendo l’attenzione dal bisogno di affrontare il cambiamento climatico come una questione politica e di giustizia sociale e

⁷ In modo generico e senza l’utilizzo di criteri distintivi, nel rapporto dell’UNEP *Environmental Refugees*, El-Hinnawi (1985) definisce i rifugiati ambientali come coloro che sono stati costretti a lasciare il loro habitat, temporaneamente o permanentemente, a causa di un evento ambientale (*environmental disruption*) che ha messo a rischio la loro vita e/o ha profondamente intaccato la qualità della loro vita. Fin dai primi anni dalla pubblicazione di questo documento, tuttavia, questo tentativo di definizione e categorizzazione ha incontrato numerosi limiti.

⁸ Da un punto di vista giuridico, inoltre, l’espressione rifugiato ambientale è del tutto impropria: l’utilizzo del termine rifugiato, infatti, è già associato allo status (difficilmente estendibile) riconosciuto dalla Convenzione di Ginevra del 1951, all’interno della quale l’ambiente e il clima non figurano come motivazioni valide per l’ottenimento di tutela e protezione internazionale. Si noti, anche, che l’espressione rifugiato ambientale/climatico è spesso strumentalizzata nei dibattiti mainstream per nascondere dati, costruire percezioni ingannevoli e diffondere paure immotivate nell’opinione pubblica, giustificando una crescente securitizzazione delle politiche migratorie nazionali e sovranazionali.

climatica. La problematicità del concetto di rifugiato ambientale/climatico sta proprio nel fatto che esso viene spesso usato per depolitizzare e naturalizzare il cambiamento climatico (Blaikie et al. 2003; Bettini 2013b). Inoltre, una specifica costruzione discorsiva ritrae il rifugiato climatico come una potenziale minaccia alla sicurezza dei paesi del Nord globale, portando a una disumanizzazione dell'individuo etichettato come tale che viene ulteriormente stigmatizzato:

che siano rifugiati o sfollati interni, le persone senza casa, senza un posto nel mondo, in qualche modo vengono percepiti come *less than human*, come incapaci di cavarsela da soli e come un problema di cui occuparsi. (Sheller 2020b, 38)

Nel rapporto *Our Common Future* della Commissione su Ambiente e Sviluppo delle Nazioni Unite, presentato in occasione dell'Assemblea Generale del 1987, si legge quanto segue:

Povertà, ingiustizia, degrado ambientale e conflitti interagiscono in maniera complessa e significativa. Un esempio di grande preoccupazione per la comunità internazionale è il fenomeno dei 'rifugiati ambientali'. La causa immediata di qualsiasi movimento di massa di rifugiati può sembrare politica o militare. Ma le cause profonde spesso comprendono il deterioramento delle risorse naturali e l'impossibilità del territorio di sostenere la popolazione. (UN, Commission on Environment and Development 1987, § 6)

All'interno dell'ONU, le migrazioni ambientali sono state presentate come una minaccia alla stabilità dello stato-nazione, giustificando l'adozione di nuove misure di tutela ambientale ma anche di nuove strategie di controllo delle frontiere e delle mobilità (Boas 2015). La retorica sulla sicurezza, però, riproduce un immaginario ingannevole dei rapporti Nord-Sud. Bettini (2013a; 2013b) sostiene che queste narrative riproducano un immaginario nel quale i migranti climatici, intesi come un flusso generatosi in larga parte nei paesi del Sud globale, diventano rispettivamente un soggetto bisognoso di assistenza e di protezione umanitaria, ma anche uno da temere e da cui proteggersi, quindi da controllare tramite l'esercizio di norme biopolitiche e misure straordinarie (Dillon, Reid 2009; Grove 2010; Tazzioli 2019). La rappresentazione dominante delle migrazioni climatiche come una questione di sicurezza mostra come il tema sia intrappolato tra discorsi di sicurezza climatica e discorsi securitari sulla migrazione. Mentre i primi potrebbero portare all'adozione di iniziative ambientali proattive e a nuove forme di governance, i secondi includono pratiche di sorveglianza e controlli atti a rafforzare il controllo delle frontiere (Trombetta 2014).

All'interno degli studi sulle mobilità climatico-ambientali si distinguono due prospettive contrapposte, la corrente Minimalista e la

corrente Massimalista, identificate sulla base della rilevanza attribuita all'ambiente come stimolo migratorio (Suhrke 1994). Tra i Minimalisti, il fattore ambientale è solo una delle tante variabili della migrazione umana (Hartmann 2010; The UK Government Office for Science 2011). Tra i Massimalisti, invece, l'ambiente assume una posizione preponderante nell'analisi dei processi migratori e il degrado ambientale diventa una causa diretta di sfollamenti su vasta scala (El-Hinnawi 1985; Myers 1997). In base alla visione Massimalista, la migrazione non solo rappresenta una diretta conseguenza del degrado ambientale, ma costituisce una catastrofe di per sé, giustificando la necessità di politiche migratorie più restrittive. Secondo questa prospettiva, coloro che vivono in aree più esposte all'incidenza di eventi e stress climatici, saranno inevitabilmente costretti alla fuga in futuro. Vi è la tendenza, cioè, ad accomunare le popolazioni a rischio con la certezza che queste migreranno in futuro, trascurando un aspetto fondamentale, cioè che il numero dei migranti ambientali dipende dalle precise scelte politiche ed economiche che si compiono negli spazi del potere, non solo da cause prettamente climatiche (Ionesco et al. 2017). I numeri citati sono spesso stime che si riferiscono alle popolazioni più a rischio senza alcuna corrispondenza con il numero effettivo di coloro che si sposteranno (Tacoli 2009; Hugo 2008). Nella formulazione di queste stime, ad esempio, non si tiene conto del ruolo importante che le politiche di mitigazione e di adattamento avranno nel plasmare le dinamiche di mobilità dei prossimi decenni. Nonostante ciò, tali stime continuano a essere citate da organismi e agenzie internazionali - l'IOM ne è un esempio - e a rappresentare un riferimento tutt'altro che secondario nell'ambito delle politiche migratorie nazionali e sovranazionali. È su tali modelli che prendono forma le politiche di anticipazione precedentemente discusse. In un certo senso, il futuro poggia sull'incertezza dei dati che hanno un potere sconfinato nell'orientare il presente.

La prospettiva Minimalista sostiene la visione opposta. Secondo i Minimalisti il clima non è la causa principale della migrazione e, sebbene vi sia un'influenza innegabile, questa è sempre indiretta e difficilmente isolabile. Per tale ragione si comincia a mettere in dubbio la possibilità stessa di parlare di migrazioni climatiche tout court pur ribadendo che saranno i più poveri a subire le conseguenze più gravi della crisi climatica. Dalla teoria Minimalista si genera la visione che intende la migrazione come adattamento, non più un fenomeno definito da fattori di spinta e di attrazione, bensì «come una mutevole e complessa interazione di processi che generano risultati specifici ed eterogenei» (McLeman, Gemenne 2018, 14), contribuendo al *mobility as adaptation turn*.⁹ Secondo la prospettiva Minimalista, la migrazio-

⁹ Recentemente soggetto a diverse critiche. Promuovere il concetto di migrazione come adattamento pone alcune problematiche tra cui il rischio di giustificare, sotto la narrativa di una gestione accurata e pianificata in base agli standard delle politiche

ne, come altri processi sociali, non è un fenomeno mono-causale e il degrado ambientale di per sé non è una causa rilevante di spostamento, bensì secondaria a considerazioni di tipo sociale ed economico. Secondo i Minimalisti, inoltre, avanzare proiezioni numeriche su quanti migreranno in ragione di fattori ambientali risulta quasi impossibile oltre a non offrire molte informazioni in merito alla complessità dei driver migratori. Secondo questa lettura, risulta estremamente difficile identificare i migranti ambientali come una categoria distinta (The UK Government Office for Science 2011). L'attenzione della corrente Minimalista, dunque, è diretta all'osservazione delle dimensioni economiche, politiche e sociali dei disastri¹⁰ e di come queste dimensioni si intrecciano nella generazione di flussi migratori. Per esempio, a partire dalla seconda metà degli anni Ottanta, diversi studi hanno dimostrato come i problemi legati all'erosione e al degrado del suolo - due importanti cause di carestie e sfollamenti nella fascia sub-sahariana del Sahel - fossero dovuti non tanto alla mancanza di conoscenze e di capacità adattative delle comunità agricole e pastorali, bensì alla pressione dei sistemi economici, che spesso obbligavano a una cattiva gestione della terra (Schusky et al. 1986; Taylor et al. 2002; Taylor 2015). Man mano, dunque, l'attenzione della ricerca accademica inizia a considerare il concetto di vulnerabilità,¹¹ inizialmente definita come una

migratorie globali, la promozione di una nuova «*army of labour while appearing to be advocating policy of open borders*» (Ayeb-Karlsson et al. 2018, 568). Alcuni studi, come il *Report Foresight* (2011) del Regno Unito, sono stati oggetto di critica per aver iniziato a fare leva sull'agency e sull'autonomia dei migranti ritratti come persone che dovrebbero essere in grado di proteggersi autonomamente dai rischi ambientali «e sapersi costruire una vita migliore» (Felli 2013, 350). Il documento rischia di puntare i riflettori sul bisogno di produrre *adaptable human subjects*, «persone capaci di rispondere in modo tattico alle alterazioni antropiche del mondo biofisico posizionandosi allo stesso tempo al centro delle relazioni di mercato capitalistiche» (Felli, Castree 2012, 2). Secondo Felli e Castree (2012), la diffusione del concetto di migrazione come adattamento e il rischio di sostenere gli schemi di lavoro stagionale come potenziale soluzione, spingerebbero a riprodurre i meccanismi del sistema neoliberale, i quali imputano al singolo individuo la responsabilità delle cause della crisi ambientale e di una sua risoluzione limitandone al tempo stesso diritti e possibilità. Senza un'analisi critica delle radici storiche, economiche e politiche del cambiamento climatico e del degrado ambientale, si promuove indirettamente l'idea secondo cui sia l'individuo a dover far fronte alle conseguenze dei cambiamenti climatici, spostando l'attenzione dal contesto politico ed economico alle capacità individuali di adattamento ed evitando ogni tipo di problematizzazione delle cause - accumulazione, sfruttamento, oppressione, privatizzazione, liberalizzazione - delle molteplici crisi contemporanee.

10 Disastro che non sono mai, esclusivamente, naturali ma sempre frutto di decisioni e (in)azioni umane (Kelman 2007).

11 Il concetto di vulnerabilità è impiegato per valutare chi è più a rischio sulla base di tre indicatori: esposizione, sensibilità alle perturbazioni o agli stress esterni e capacità di adattamento (Adger 2006). Per esposizione si intende la natura e il grado in cui un sistema ha esperienza di stress ambientali o socio-politici. La sensibilità si riferisce, invece, al grado in cui un sistema è modificato o interessato da disturbi (McCarthy et al. 2001). La capacità adattativa, infine, è definita come l'abilità di un sistema

1 • Navigare il cambiamento: sconvolgimenti climatici, (im)mobilità, adattamenti

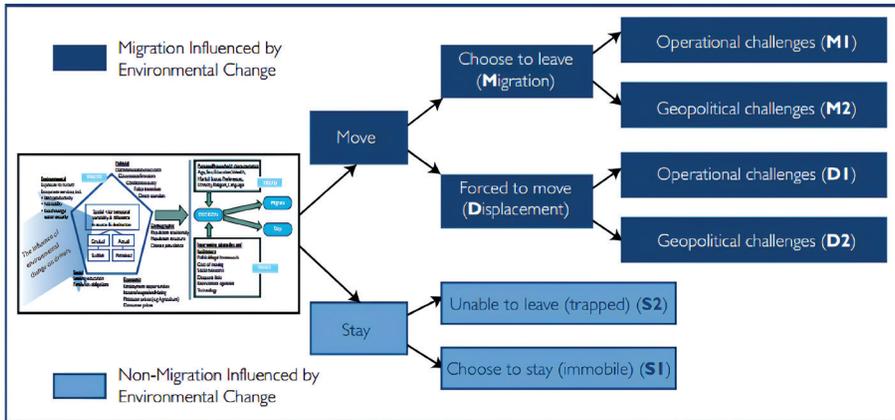


Figura 2 Lo schema ritrae le ragioni per cui i cambiamenti ambientali possono spingere a migrare o a rimanere. The UK Government Office for Science (2011)

condizione di insicurezza, mancanza di difese ed esposizione cronica ai pericoli, agli shock e agli stress di natura fisica, come nettamente distinto da quello di povertà, impiegato per rafforzare stereotipizzazioni e disegnare programmi di intervento a breve termine e di scarso rilievo (Chambers 1989). Col tempo, l'emergere di letture più critiche della cosiddetta dottrina della vulnerabilità ha contribuito a problematizzare questo concetto (Van den Hoonaard 2018).¹²

Ciò che distingue le analisi allarmistiche da quelle più caute è la tendenza a concentrarsi sugli stress ambientali e sugli eventi climatici estremi come fattori di migrazione senza indagare le complessità del nesso tra politica, società, ambiente e mobilità umana. La risposta più cauta parte proprio dalla necessità di operare una trasformazione radicale di come la migrazione viene intesa, rappresentata e, quindi, gestita a livello istituzionale e politico e percepita dall'opinione pubblica, privilegiando una lente analitica più ampia in grado di cogliere la multi-causalità delle diverse forme di (im)mobilità [fig. 2].

Per la prima volta, ad esempio, si sottolinea che il maggiore rischio si presenta per coloro che vorrebbero spostarsi ma sono impossibilitati

di evolvere al fine di accogliere rischi ambientali o cambiamenti politici ed espandere il livello di variabilità con il quale può farvi fronte.

12 Un'analisi critica dell'uso del concetto di vulnerabilità come 'la lente' geografica prediletta per lo studio dei sistemi insulari ha messo in evidenza la presenza di un immaginario geografico che ha rappresentato le piccole isole come *un-resilient places*, istituzionalizzando la vulnerabilità come presupposto delle politiche ambientali (Malatesta, Schimdt 2017).

a farlo, ritrovandosi 'in trappola' o per coloro che decidono di non spostarsi malgrado la minaccia pressante del cambiamento climatico (Black et al. 2011). Per lungo tempo, la letteratura si è concentrata sulla mobilità umana come principale strategia adattativa, trascurando la dimensione dell'immobilità, affrontata come una questione non problematica al contrario della migrazione, la cui eccezionalità è stata sempre sottolineata e sottoposta a forme di limitazione e controllo (Zickgraf 2018). Questa interpretazione della mobilità umana come eccezione viene spiegata da Bakewell (2008) con l'introduzione del concetto di *sedentary bias*. Prendendo in esame l'esempio fornito dal rapporto tra mobilità, colonialismo e sviluppo nel continente africano, Bakewell sostiene che gli approcci interventisti dell'epoca coloniale sono sempre stati accompagnati da una costante ansia di controllo della mobilità. Ciò ha contribuito a rafforzare una concettualizzazione della mobilità come problema da risolvere. Infatti, per far sì che il sistema coloniale funzionasse, occorreva conoscere *who was where*. Quindi, mentre la mobilità degli individui contribuiva a complicare e confondere le pratiche di governo, la sedentarietà veniva identificata come una condizione necessaria al loro svolgimento. Nel contesto della crisi climatica, vi sono elevate probabilità che possano verificarsi casi di immobilità involontaria dovuti all'erosione dei mezzi necessari allo spostamento ma soprattutto al potenziamento dei regimi di controllo delle mobilità che, in parte, hanno già iniziato a operare limitando ancora di più le pratiche di mobilità di alcuni soggetti (Gilbert 2012).¹³ Il *sedentary bias* spinge a identificare le migrazioni (e quelle indotte da cambiamenti climatici e ambientali non fanno eccezione) come comportamenti umani fuori dal comune, impiegati esclusivamente come risposta a una crisi. Fortunatamente, la tendenza degli studi più recenti a concentrarsi sullo spostamento inteso come strategia adattativa ha favorito una revisione sul piano teorico ed empirico di quello che la letteratura definisce spettro dell'(im)mobilità, un'espressione che riconosce e mette in evidenza le dinamiche di tipo relazionale della mobilità umana, secondo cui mobilità e immobilità non sono più due fenomeni distinti da leggere in modo dicotomico. La mobilità è sempre regolata, mediata e intrinsecamente connessa a forme di immobilità e relazioni di potere asimmetriche (Gutekunst et al. 2016).

Finora, come principale ostacolo alla mobilità, la ricerca si è concentrata sulla scarsità di risorse finanziarie a disposizione.¹⁴ Ma è evidente che le politiche migratorie svolgono un ruolo altrettanto fondamentale nel determinare chi può migrare e chi no (Zickgraf

¹³ Per motilità si intende quel potenziale di autodeterminazione dei propri movimenti ma anche di affermazione e rivendicazione del diritto di restare (Kaufmann et al. 2004).

¹⁴ Anche se la ricerca sulle comunità di Capo Verde di Carling (2002) ha mostrato come la povertà riduca notevolmente le capacità di spostarsi e le possibilità di farlo.

2019). Le politiche migratorie restrittive, infatti, giocano un ruolo di prim'ordine nell'impossibilità di spostarsi, favorendo quella che Carling (2002) chiama «immobilità involontaria». Accanto all'enfasi sulla fluidità degli spostamenti di merci, informazioni e individui dell'*Age of migration* (Miller, Castles 1993), Carling pone l'accento sulla questione dell'immobilità tramite il modello delle aspirazioni/abilità. Voler migrare ed essere in grado di farlo, infatti, sono due aspetti nettamente distinti che la teoria neoclassica sulle migrazioni ha sempre ridotto a una questione di processo decisionale individuale, dipendente dalla percezione che il singolo ha della migrazione, senza considerare le politiche di controllo quali importanti barriere alla migrazione. Fondamentale, dunque, è la necessità di considerare i livelli macro e micro delle aspirazioni.¹⁵ Lo studio, inoltre, si rivela prezioso anche per la comprensione delle mobilità ambientali, sostenendo che il driver ambientale nella forma di un lento e progressivo degrado territoriale si conferma un importante elemento, in grado di influenzare le diverse fasi del processo migratorio, poiché esacerba criticità e vulnerabilità già esistenti. Così, man mano che il concetto di immobilità evolve, anche la sua complessità diventa più evidente. Alcuni studi, ad esempio, iniziano a osservare come gli individui possano rimanere in trappola non solo nel luogo di origine ma anche durante lo spostamento, come accade nei campi che accolgono i profughi o gli sfollati interni (Black, Collyer 2014; Minca 2015). Ma soprattutto si comincia ad affermare l'idea secondo cui individui e popolazioni si trovano in trappola a causa di politiche restrittive e non perché si situano in 'luoghi sbagliati'. Il problema, infatti, nasce quando coloro che vivono in questi luoghi sono impossibilitati a decidere se, quando e come spostarsi, privati dei mezzi necessari per attuare qualsiasi piano di spostamento in modo sicuro.¹⁶

Altri studi, infine, mettono in rilievo un'altra dimensione dell'immobilità, sottolineando l'importanza di considerarla, in alcuni casi, come una scelta di autodeterminazione - personale o collettiva - e come una decisione volontaria dettata da motivazioni quali

15 Carling (2002) osserva che la povertà non è un incentivo bensì un ostacolo alla migrazione: malgrado il desiderio e l'aspirazione a migrare, è altamente probabile che i più poveri non riescano a farlo anche a causa delle sempre maggiori difficoltà create da politiche nazionali e sovranazionali inique.

16 Le dinamiche di (im)mobilità sono talmente varie che il concetto di popolazione in trappola risulta estremamente limitante. Questo, infatti, implica che, per evitare l'intrappolamento, l'unica soluzione sia quella di gestire le mobilità attraverso sistemi di governance globali e top-down: in tal senso, la mobilità è accettata solo quando viene gestita, pianificata e per lo più contenuta (Ayeb-Karlsson et al. 2018). E se la migrazione è rappresentata come una strategia ideale se e solo se adeguatamente normata, coloro che non si spostano diventano automaticamente in trappola, quindi una preoccupazione per la comunità internazionale che, conseguentemente, è legittimata a intervenire.

«attaccamento al luogo, obbligazioni di parentela e altri fattori socio-culturali»¹⁷ (Zickgraf 2018, 4). Suliman et al. (2019), ad esempio, sottolineano che, per le popolazioni insulari indigene del Pacifico, scegliere di restare e morire è una potente rivendicazione di indigenità oltre che una manifestazione piuttosto evidente dei limiti delle strategie di mitigazione attuate a livello statale senza concerto globale. Il reinsediamento collettivo come risposta all'impatto dei cambiamenti climatici è una soluzione raramente accettata dalle comunità insulari dell'Oceania, la cui storia di mobilità è profondamente segnata dall'eredità delle rilocazioni forzate nella regione, strumentali al progetto di espansione spaziale, economica e politica coloniale. Alla luce del crescente interesse che la comunità internazionale ha cominciato a mostrare verso l'elaborazione di quadri normativi, atti a gestire le migrazioni climatiche attraverso, ad esempio, strategie di ricollocazione interna, quanto appena osservato acquisisce ancora più spessore teorico e analitico.

1.3 La rilocazione pianificata. Una possibile risposta? Dalle narrative globali alle pratiche locali

Nell'ultimo decennio, la rilocazione pianificata ha assunto un ruolo importante come strategia di riduzione del rischio di disastro e di adattamento climatico (UNHCR et al. 2015; UNHCR et al. 2017). La pianificazione di uno spostamento collettivo dalle aree costiere più vulnerabili a quelle interne sta diventando un importante strumento istituzionale di risposta all'impatto dell'innalzamento del livello dei mari ma anche di preparazione al futuro, una forma di azione anticipatoria che deve, dunque, confrontarsi con una serie di questioni relative al rapporto che si instaura tra lo spazio e il tempo, in particolare con l'avvenire, che diventa causa e giustificazione per alcune tipologie di azione nel presente, facendo sorgere alcune domande sulle implicazioni politiche ed etiche di tali azioni (Anderson 2010). Il disastro ecologico-sociale associato alle conseguenze della crisi climatica si configura come una minaccia dalle conseguenze

17 Le modalità con cui i fattori politici plasmano l'(im)mobilità sono state oggetto della ricerca in Senegal di Zickgraf et al. (2016) e Zickgraf (2018; 2019) tra il 2014 e il 2016. Lo studio ha preso in considerazione l'accordo bilaterale tra Senegal e Mauritania sul regolamento della mobilità lavorativa legata alla pesca come un esempio di intervento politico, che si articola intorno alle variabili economiche e socio-culturali dell'(im)mobilità. Il caso mette specialmente in evidenza come aspetti di mobilità e immobilità siano compresenti e plasmati dal continuo relazionarsi di elementi storici, sociali e culturali. Eppure, la promozione acritica di accordi bilaterali e di schemi di mobilità stagionale come soluzione all'immobilità, costruita tramite discorsi che enfatizzano i benefici della mobilità lavorativa, celano le numerose violazioni dei diritti umani che i migranti subiscono sia durante lo spostamento sia durante il periodo lavorativo.

catastrofiche, limitabili attraverso azioni anticipatorie da regolare a livello governativo (Hulme 2018).

Anche nella letteratura sulle mobilità climatiche, la rilocalizzazione pianificata ha iniziato ad attirare maggiore attenzione. Ajibade, Sullivan e Haeffner (2020) definiscono la rilocalizzazione pianificata, identificata anche dall'espressione arretramento gestito, come uno spostamento/allontanamento deliberato e strategico da aree a rischio a causa di una o più minacce indotte da cambiamenti climatico-ambientali verso aree più sicure: questi spostamenti interessano sia le persone sia le risorse che per queste hanno un determinato valore (case, business, infrastrutture, ecosistemi...) e solitamente sono intese come una soluzione allo sfollamento e vedono la partecipazione di attori governativi, della comunità in questione e di eventuali altri partner esterni, ad esempio quelli che provvedono a fornire i fondi necessari alla rilocalizzazione. Attualmente, oltre alla Repubblica delle Fiji, le realtà territoriali impegnate nella pianificazione e/o nell'implementazione di processi di rilocalizzazione interna sono diverse: Solomon Islands, Indonesia, Alaska, Danimarca, North Carolina, Louisiana, Vietnam. Secondo alcuni studi, la misura della rilocalizzazione pianificata - guidata dallo Stato - permetterebbe a coloro che si spostano di godere di maggiori tutele rispetto a uno spostamento autonomo. Inoltre, le narrazioni dominanti dipingono la rilocalizzazione interna con toni meno allarmistici di quelli usati per le migrazioni internazionali: i discorsi formali, infatti, esaltano l'agency delle comunità interessate dai progetti di ricollocazione e sostengono che la pianificazione dello spostamento contribuisca a decostruire l'immaginario vittimizzante che, invece, accompagna la rappresentazione del migrante climatico, i cui movimenti sono stigmatizzati, demonizzati e assoggettati a regimi di controllo sempre più rigidi perché considerati perturbatori di un presunto ordine. I reinsediamenti pianificati, però, costituiscono misure controverse dagli effetti collaterali spesso sottovalutati, come: danni o perdita dei mezzi di sussistenza, riduzione di entrate economiche, effetti sulle relazioni e sulle reti sociali, perdita del patrimonio culturale, potenziali tensioni e conflitti nell'area di destinazione (Warner et al. 2009). Sebbene i confini tra la migrazione e la rilocalizzazione pianificata, nel contesto dei cambiamenti climatici, non siano così netti - individui e gruppi potrebbero migrare in modo autonomo e successivamente dare vita a un processo di rilocalizzazione e viceversa -, la proposta di considerare la rilocalizzazione pianificata come una strategia adattativa da analizzare in modo distinto potrebbe dare un impulso alla formulazione di nuovi framework normativi, all'allocazione di risorse appropriate e all'elaborazione di strumenti giuridici che tengano maggiormente in conto la necessità di adottare un approccio teso al rispetto dei principi della giustizia climatica, di quella sociale e di quella delle (im)mobilità (Siders 2019). Un'analisi critica dei meccanismi che regolano il reinsediamento pianificato

e degli effetti che ne conseguono è necessaria per poter comprendere meglio le implicazioni di un processo controverso, spesso conflittuale eppure progressivamente rappresentato come soluzione adattativa più razionale.

Attualmente, non vi è ancora nessun documento legalmente vincolante, né per la protezione degli sfollati climatici,¹⁸ né per la gestione delle rilocalizzazioni pianificate. Nel report redatto da UNHCR, Brookings Institution e Georgetown University (2015), la rilocalizzazione pianificata è definita come:

Un processo pianificato attraverso cui persone o gruppi di persone si spostano o sono assistite nello spostamento dalle loro case, sono reinsediate in un altro luogo e ottengono le condizioni necessarie a ricostruire le loro vite. È un processo guidato dallo Stato, all'interno dei confini nazionali e volto a proteggere le persone dai rischi e dagli impatti dei disastri e del cambiamento ambientale, incluso il cambiamento climatico. (UNHCR et al. 2015, 6)

Pur non trattandosi di un processo nuovo o recente, la rilocalizzazione pianificata è stata oggetto di una rilettura all'interno dell'UNFCCC che, tra i principi cardine, ne ha riconosciuto: la volontarietà, la necessità di adottarla come opzione di ultima istanza, la partecipazione della comunità durante tutte le fasi del processo, il rispetto dei bisogni e dei diritti della comunità e la riduzione delle vulnerabilità socio-ambientali, il ripristino dei mezzi di sussistenza e il generale miglioramento delle condizioni di vita di coloro che si spostano, assecondando il principio dell'adattamento come trasformazione (UNHCR et al. 2017). Ferris e Weerasinghe (2020) hanno osservato che la rilocalizzazione pianificata nel contesto di disastri e degli effetti avversi dei cambiamenti climatici può rivelarsi una misura rilevante in diversi casi:

1. Come misura preventiva: si opta per lo spostamento preventivo delle persone dalle aree a rischio di disastro, sottoposte a degrado ambientale o a effetti avversi dei cambiamenti climatici, ad esempio quando l'abitabilità è minacciata in modo irreversibile.
2. Come risposta e soluzione che garantiscano alle persone sfollate di ricostruire le loro vite dopo un disastro o quando rischi associati a potenziali disastri, degrado ambientale

18 Un primo tentativo di protezione interna è rappresentato dai *Peninsula Principles on Climate Displacement within States* (Displacement Solutions 2013). Questo documento delle Nazioni Unite contiene una serie di principi volti a conferire tutele agli IDP's, quindi a coloro costretti allo sfollamento all'interno dei confini del proprio paese. Le linee guida dei *Peninsula* offrono indicazioni pratiche su come prevenire gli sfollamenti e sulle relative responsabilità governative.

e cambiamenti climatici minacciano la sicurezza umana nel luogo di origine o li rendono inabitabili.

3. Come misura di protezione per le cosiddette 'popolazioni in trappola' al fine di facilitarne l'adattamento agli effetti di disastri e dei cambiamenti climatici.

Uno dei principi chiave della rilocalizzazione è che questa dev'essere considerata solo nei casi in cui l'adattamento in loco non sia possibile, cioè come opzione a cui ricorrere solo quando tutte le altre alternative sono esaurite. Inoltre, laddove la rilocalizzazione si renda necessaria, occorre impiegare ogni mezzo per facilitare la condivisione e l'ascolto del parere dei diversi attori coinvolti.

Adottando un approccio critico, la promozione della pianificazione nel contesto delle mobilità climatiche riflette un'idea della migrazione che la intende al tempo stesso come un pericolo da evitare e una minaccia da contenere: le mobilità climatiche diventano una strategia di adattamento efficace e di successo solo se opportunamente gestite all'interno dei confini di uno stato. Sempre più istituzioni sovranazionali e governi nazionali considerano la rilocalizzazione pianificata come un mezzo di riduzione del rischio di disastro e di adattamento, oltre che come forma di protezione volta a minimizzare il rischio di sfollamento (The Nansen Initiative 2013). Eppure, per secoli, lo spostamento forzato di popolazioni è stato impiegato come strumento governativo per perseguire svariati interessi: nel corso del tempo, le logiche governative hanno spesso forzato, a volte brutalmente, individui e comunità ad abbandonare i luoghi di residenza per l'implementazione di progetti estrattivi e lo sviluppo infrastrutturale (dighe, strade...) attraverso l'esproprio e l'espulsione (Mortreux et al. 2018; Sassen 2015; De Sherbinin et al. 2011). Dalla letteratura sul nesso tra progetti di sviluppo, sfollamenti e reinsediamenti, si nota come, in molti casi, gli spostamenti non abbiano incluso alcuna pianificazione in collaborazione con la comunità interessata e che, spesso, i danni maggiori sono emersi immediatamente dopo lo spostamento. Inoltre, la rilocalizzazione involontaria ha portato spesso all'impoverimento, non solo economico, di coloro che si sono spostati. Tra i rischi più comuni e più probabili di un reinsediamento, l'Impoverishment Risks and Reconstruction Model identifica: la perdita della terra, dell'impiego e dell'abitazione; il mancato accesso alle risorse comuni; la marginalizzazione economica; l'aumento del pericolo di malattie o morte; i rischi per la sicurezza alimentare; gli impatti culturali e psicologici negativi (Cernea, McDowell 2000; Cernea 2008). La letteratura di riferimento sottolinea anche la possibilità che progetti di sviluppo che implicano uno spostamento umano siano oggi giustificati dai governi nazionali e dagli enti privati come progetti di adattamento, descrivendo lo spostamento come benefico per la comunità senza che questo produca alcun miglioramento effettivo: trattandosi di una questione

altamente politica, la rilocalizzazione costituisce una misura potenzialmente soggetta a diversi tipi di abusi governativi e fa emergere importanti questioni di tipo etico, di equità e di giustizia, come messo in luce da Kothari (2014) attraverso l'esempio delle politiche di reinsediamento attuate dallo stato insulare delle Maldive come parte di un piano nazionale di accentramento della popolazione. Il governo delle Maldive, tra i paesi più vulnerabili all'impatto dei cambiamenti climatici, nel 2007 ha sviluppato il Safer Island Strategy, un piano di reinsediamento su larga scala con lo scopo di favorire lo spostamento e l'accentramento di diverse comunità attualmente sparse tra circa duecento isole, concepito dal governo come uno strumento di sviluppo economico e che ha sempre trovato resistenza da parte della popolazione, restia ad abbandonare i luoghi di vita abituali. Per ovviare a tale problematica, le istituzioni hanno strumentalizzato il discorso sul cambiamento climatico e sui relativi rischi per far sì che la popolazione fosse più incline al progetto di reinsediamento, vista la minaccia dell'innalzamento del livello del mare. Il discorso scientifico è stato utilizzato dal governo per legittimare la propria verità e raggiungere scopi di natura politico-economica, come avevano osservato tempo prima Barnett e Webber affermando che «attori potenti avrebbero utilizzato la motivazione della riduzione della vulnerabilità climatica al fine di pianificare migrazioni formate per ragioni politiche ed economiche» (2009, 27). L'esempio delle Maldive dimostra come diversi interessi e obiettivi politici giochino un ruolo di primo piano nel plasmare le modalità con cui le narrative ambientali sono prodotte e diffuse dall'alto ma anche recepite e interpretate dal basso. Anche nella regione del Pacifico, un'analisi più approfondita di quelli che in passato sono stati giustificati come spostamenti per cause ambientali si rivela essenziale al fine di constatare come interessi e considerazioni politico-economiche furono ugualmente importanti, se non prioritari (Weber 2016). Le motivazioni di carattere ambientale, infatti, sono state spesso una giustificazione per legittimare il rapido spostamento di migliaia di persone i cui diritti sono stati ripetutamente violati in ragione di motivazioni economiche e/o politiche. Se, finora, la maggior parte della letteratura relativa all'area del Sud-Pacifico si è focalizzata sui reinsediamenti avvenuti in modo coercitivo e su lunghe distanze prevalentemente in epoca coloniale (Sigrah, King 2001; McAdam 2014; 2015; Teaiwa 2015), recentemente e in considerazione del fatto che la rilocalizzazione costituirà una misura sempre più probabile in futuro, diversi studi hanno iniziato a interessarsi ai processi di rilocalizzazione interna su base volontaria e su brevi distanze, al fine di metterne in evidenza criticità e potenzialità (McNamara, Jacot Des Combes 2015; Mortreux et al. 2018).

La letteratura sui reinsediamenti causati da progetti di sviluppo ritiene che per una rilocalizzazione di successo è importante rispettare alcuni principi chiave: la tutela dei diritti umani di coloro che ne

risultano coinvolti, la garanzia di un processo consultivo e partecipativo trasparente ed efficace che, ad esempio, includa la prospettiva della comunità in merito al nuovo sito e a eventuali compensazioni, il bisogno di assicurare il benessere della comunità coinvolta, messo a rischio specialmente se la comunità è dispersa. La necessità di considerare la rilocalizzazione pianificata come misura di ultima istanza, di tipo volontario, adeguatamente informata e partecipativa è ormai riconosciuta dalla maggior parte delle organizzazioni internazionali. La partecipazione, in particolare, riveste un ruolo rilevante nel far sì che un processo di rilocalizzazione sia considerato di successo dalla comunità che lo implementa, al contrario di ciò che è accaduto con i grandi progetti di sviluppo o con quelli statali di tipo conservativo, dove la popolazione locale è stata vista spesso come un soggetto passivo (Cooke, Kothari 2001). In risposta a questa dinamica, la letteratura ha iniziato a incoraggiare l'utilizzo di strumenti di governance partecipativa, mettendo in risalto la necessità di adottare criteri di trasparenza, assicurare il coinvolgimento, il consulto e la partecipazione effettiva della comunità durante ogni fase del processo. Al tempo stesso, pianificazione, consultazione e partecipazione sono divenute tecniche funzionali alla legittimazione della rilocalizzazione come modo intelligente e razionale di limitare gli sfollamenti e le dislocazioni, oltre che come uno strumento governativo atto a facilitare il passaggio da una narrativa che vede la migrazione come problematica, a una che la identifica come forma di adattamento. Questo fa emergere molteplici interrogativi riguardo alle modalità con cui le narrative politiche globali sono percepite e tradotte localmente, nel momento in cui queste sono introdotte «nelle vite e nelle esperienze delle persone» (Arnall, Kothari 2015, 205) privilegiando le prospettive e il parere degli esperti e trascurando le percezioni dal basso. Negli ultimi anni, diversi studi hanno messo in evidenza il bisogno di considerare le percezioni, le esperienze, le priorità e le risposte delle non élites, integrando tali aspetti nelle politiche di intervento a supporto delle comunità direttamente interessate dagli effetti della crisi socio-ecologica, nonché prendendo atto dell'eventuale discordanza delle agende locali rispetto alle urgenze dettate dall'agenda politica globale (Kelman 2010; Farbotko, Lazrus 2012; Marino 2012; Walshe et al. 2018). Proprio perché le conseguenze più severe della crisi climatica saranno sulle comunità direttamente dipendenti dalla terra e dell'oceano per il proprio sostentamento, non responsabili delle cause ma sproporzionatamente vulnerabili e con minori possibilità di accesso agli spazi decisionali, è importante rivolgere particolare attenzione ai bisogni e alle proposte delle non élites, al fine di supportare iniziative di sviluppo più efficaci e comprendere le cause politiche della vulnerabilità.

Anche la volontarietà del processo di rilocalizzazione merita un approfondimento. L'interesse politico nella costruzione della figura del

migrante ambientale quale soggetto resiliente e adattativo in grado di utilizzare la migrazione a proprio vantaggio passa proprio attraverso l'enfaticizzazione della volontarietà della migrazione. Nel contesto delle rilocalizzazioni pianificate, l'enfasi data a elementi come consenso, partecipazione e informazione delle comunità coinvolte fa sì che tali processi siano pensati sul piano teorico come caratterizzati dal prevalere di un carattere di volontarietà, trascurando il fatto che la mobilità umana è meglio concepibile al pari di un *continuum* tra spostamenti forzati e spostamenti volontari. Come spiegato nel *Toolbox* sulle rilocalizzazioni pianificate (UNHCR et al. 2017), in alcuni casi la rilocalizzazione pianificata è richiesta dai membri della comunità. In altri casi, invece, è lo Stato a decidere lo spostamento di una comunità al fine di incrementarne i livelli di sicurezza e protezione malgrado la presenza di eventuali resistenze dal basso. In ogni tipo di rilocalizzazione, la distinzione tra un reinsediamento forzato e uno volontario è piuttosto artificiale.

Infine, la governance internazionale delle mobilità climatiche operante nel quadro dell'UNFCCC sottolinea l'importanza di impiegare i reinsediamenti come opportunità di miglioramento della qualità di vita di coloro che si spostano (McAdam, Ferris 2015; IOM 2017). La rilocalizzazione pianificata, in questo senso, diventa uno strumento istituzionale orientato alla riduzione delle vulnerabilità socio-ambientali, ma anche allo sviluppo delle comunità interessate. Rappresentare il cambiamento climatico come una questione di sviluppo legittima interventi dall'alto «che agiscono sui gruppi 'a rischio' attraverso progetti di costruzione dell'adattamento e della resilienza» (Benge 2017, 15) spesso guidati da agende diverse rispetto a quelle locali e da approcci neocoloniali che, nella pratica, limitano le capacità e le possibilità di adattarsi. In questo modo, la rilocalizzazione pianificata diventa una questione centrale nelle politiche climatiche e di sviluppo tanto nei paesi del Sud globale, che la identificano come una nuova opportunità di ricezione di fondi, quanto in quelli del Nord globale, per cui i progetti di reinsediamento pianificato costituiscono una nuova occasione di intervento politico ed economico legittimato dall'urgenza di affrontare le conseguenze - non tanto le cause - del cambiamento climatico. In entrambi i casi, gli attori istituzionali coinvolti non interrogano né approfondiscono le ragioni delle disuguaglianze strutturali che (ri)producono quelle medesime vulnerabilità che «impediscono la mobilità di alcuni mentre conducono altri alla dislocazione» (Bettini, Gioli 2015, 171). Assistiamo a un processo di *developmentalization* del dibattito inerente alle mobilità climatiche come forma adattativa. In tal modo si alimentano discorsi e pratiche che, evitando di indagare e mettere in discussione le radici storiche della vulnerabilità - spesso descritta come una mancanza di sviluppo - , finiscono per limitare le possibilità di modificare l'ordine politico esistente, ostacolando

fortemente anche l'emergere delle condizioni necessarie per costruire un reale percorso di adattamento in senso trasformativo, quindi decoloniale¹⁹ (Gram-Hanssen et al. 2022; Eriksen et al. 2021). Le narrative emergenti sull'adattamento climatico continuano a essere contraddistinte da elementi che riproducono la versione neoliberale della relazione tra migrazione e sviluppo (Faist 2009). La rilocalizzazione pianificata non fa eccezione, con la sola differenza che in questo caso non si parla più solo di *self-help development*²⁰ (De Haas 2010) bensì di uno sviluppo possibile solo se guidato da un intervento dall'alto e dall'esterno, come espressione della responsabilità di un governo – come vedremo, il caso delle Fiji ne è un chiaro esempio – di proteggere la sicurezza della popolazione attraverso l'attuazione delle raccomandazioni contenute nei framework internazionali elaborati, almeno sul piano teorico, attraverso processi di consultazione tra diversi stakeholders (Ferris, Weerasinghe 2020). Pertanto, l'analisi della rilocalizzazione pianificata quale soluzione adattativa razionale non può prescindere dal considerare le molteplici dinamiche di potere che ne regolano la governance. Se consideriamo che l'adattamento è principalmente teso a ridurre i rischi climatici «per ciò a cui diamo valore» (Dow et al. 2013, 305), occorre interrogarsi su quali sono questi valori, domandandosi anche chi è che li stabilisce e in che modo è possibile negoziarli sulla base di immaginari alternativi.

1.4 Fare ricerca sulle (im)mobilità climatiche nel Pacifico

Fare ricerca sulle (im)mobilità climatiche nel Pacifico significa porre attenzione all'interconnessione tra forme e dinamiche di mobilità e immobilità, alle motivazioni che spingono a spostarsi e su quelle usate per rivendicare il diritto a restare sulla propria terra, alle mobilità circolari, all'intreccio tra mobilità lavorative e cambiamento climatico, alle micro-mobilità e, soprattutto, alle modalità di governo del movimento su scale diverse e sul tema della giustizia climatica. Fare ricerca sulle (im)mobilità climatiche nel Pacifico implica sfidare i discorsi dominanti che ritraggono le comunità insulari come intrinsecamente vulnerabili di fronte al cambiamento climatico, restituendo un'immagine che, invece, pone in primo piano le capacità adattative

19 Per un approfondimento sul tema in riferimento al contesto culturale dei PICTS, cf. Morrison et al. 2023.

20 L'enfasi data al migrante quale agente adattativo favorisce ciò che Kapur ha definito il mantra delle rimesse, le cui dimensioni ideologiche si ritrovano affini a quelle dell'agenda neoliberale interessata a promuovere il *self-help development* e l'autonomia individuale, in modo tale che gli immigrati, piuttosto che i governi «[...] become the biggest provider of 'foreign aid'» (2004, 7).

di tali comunità. Soprattutto, fare ricerca sulle (im)mobilità climatiche nel Pacifico richiede una motivazione accurata riguardo la scelta della metodologia e dei metodi d'indagine impiegati. Come scriveva Tuhiwai-Smith (1999, 143):

La metodologia è importante perché inquadra le domande che vengono poste, determina l'insieme degli strumenti e dei metodi da impiegare e plasma le analisi. All'interno di un framework indigeno, i dibattiti metodologici si interessano alla più ampia politica e agli obiettivi strategici della ricerca indigena. È a questo livello che chi fa ricerca deve chiarire e giustificare le proprie intenzioni.

Con questo lavoro ho voluto trovare risposta alle seguenti domande: qual è il ruolo della governance climatica globale nell'elaborazione di politiche di adattamento che generano nuovi regimi di mobilità attraverso, ad esempio, l'implementazione di processi di rilocalizzazione pianificata? In che modo concettualizzare, pianificare e applicare la rilocalizzazione quale misura di adattamento climatico rispondendo alle innumerevoli sfide che lo spostamento comporta, riducendo la vulnerabilità e minimizzando i danni e le perdite che le comunità potrebbero subire? Analizzare la struttura e il funzionamento dei processi di rilocalizzazione nel contesto delle Isole Fiji mi ha portata a toccare e discutere temi più ampi con l'intenzione di ricostruire un'immagine più completa del quadro politico-istituzionale del paese e della regione del Pacifico, con il fine ultimo di comprendere se e in che modo lo strumento della rilocalizzazione pianificata possa effettivamente rispondere alle esigenze di adattamento delle comunità locali. In particolare, ho voluto indagare se le politiche di rilocalizzazione, prevalentemente stato-centriche, siano in grado di conciliare bisogni, aspettative, richieste, proposte, valori e diritti dei molteplici attori coinvolti, diversi per tipologia di competenze e scala di influenza, che interagiscono in ultima istanza su quella locale, ossia il luogo ultimo in cui prende forma il trasferimento spaziale delle politiche di adattamento (Peck 2011). Prendendo in esame alcuni esempi di rilocalizzazione interna delle comunità costiere delle Fiji, ho voluto comprendere che ruolo giocano la percezione del cambiamento climatico, i sistemi di potere in essere e la concezione del futuro all'interno dei processi decisionali alla base di una rilocalizzazione. Il tentativo non è tanto quello di proporre dei modelli ideali da seguire quanto piuttosto quello di affrontare le complessità dei processi che stanno avendo luogo nel contesto delle Fiji, privilegiando il punto di vista delle comunità coinvolte per poter formulare politiche più giuste ed efficaci.

L'apporto della geografia umana critica è stato importante nella definizione dei temi, dell'approccio e della metodologia da impiegare. In particolare, l'adozione di una prospettiva critica che tende

«al perseguimento di una visione complessa e problematica dei fenomeni analizzati» (Bignante et al. 2022, XI), si rivela essenziale nello studio del nesso tra cambiamento climatico e mobilità umana proprio per la natura composita e complessa di tale interconnessione, per cui risulta impossibile offrire soluzioni ma è più appropriato enfatizzare le diverse sfaccettature del fenomeno e i punti di vista più «lontani dalle logiche dei discorsi dominanti» (Bignante et al. 2022, XI). Proprio perché il tema affrontato si distingue per la trasversalità degli aspetti che lo definiscono, le prospettive di ricerca e analisi che hanno guidato questo lavoro sono molteplici. Tra le discipline e i filoni di studio coinvolti, i principali fanno riferimento alla geografia critica e all'antropologia, agli studi insulari, all'ecologia politica e ai *development studies*, ai *cultural e mobilities studies*. Infine, i *Pacific Indigenous studies* hanno informato in modo capillare sia il processo di ricerca sia il prodotto di tale studio, ossia questo libro. Nei prossimi due paragrafi presenterò i due pilastri che sorreggono la strategia metodologica di questo lavoro, consapevole che questa sia il frutto di un modo soggettivo di procedere, cioè strettamente dipendente dalla mia posizione nel contesto della ricerca in questione.

1.4.1 L'approccio qualitativo: interviste e osservazione partecipante

La ricerca qualitativa in geografia si pone l'obiettivo di «comprendere le interazioni tra gli elementi che compongono la complessità e la molteplicità dell'esperienza umana: discorsi, identità, luoghi, paesaggi; ma anche processi, reti, interconnessioni» spingendo a porsi domande che possono riguardare «le forme delle strutture socio-spaziali, i processi e le pratiche attraverso cui sono costruite, riprodotte, legittimate e, in alcuni casi, contestate» (Martini et al. 2022, 443-4). Pertanto, viste le premesse e gli obiettivi del presente lavoro, l'adozione di una metodologia di indagine qualitativa si dimostra una scelta ampiamente motivata.

Nell'ambito della presente ricerca, interviste e conversazioni possono essere lette come significativi testi culturali (Shore et al. 2011) per fare luce sulle modalità attraverso cui la dimensione politica dell'adattamento emerge o, anche, viene nascosta, trascurata o ignorata. Nell'intento di coinvolgere le persone in maniera attiva e provare a strutturare la ricerca in modo partecipativo, ho impiegato il metodo delle *walking interviews*, solitamente una camminata che è al tempo stesso un'intervista e un'osservazione partecipante fatta insieme a una o più persone (Carpiano 2009; Clark, Emmel 2010). Questo metodo, emerso come mezzo di indagine anche in seguito alla formazione di un nuovo paradigma delle mobilità, si è rivelato interessante

ai fini dell'esplorazione del luogo, del senso del luogo e delle relazioni che in esso si intessono, «dei modi e delle pratiche attraverso cui un gruppo di individui fa esperienza dei luoghi che gli sono familiari» (Martini et al. 2022, 446). Nel caso specifico, l'utilizzo delle *walking interviews* mi ha permesso di coinvolgere maggiormente e in modo meno formale l'intervistato/a, di ridurre la distanza e l'asimmetria di potere tra me e i/le partecipanti, di osservare le pratiche quotidiane e rilevare le principali criticità ambientali ritenute importanti nella scelta del reinsediamento. Questo metodo di ricerca è inoltre informato dagli stessi principi che contraddistinguono la struttura delle *Indigenous methodologies*, la cui valorizzazione e integrazione è parte del necessario percorso di decolonizzazione intrapreso dalla ricerca accademica. Nel terzo capitolo affronterò una trattazione più approfondita di tali metodologie.

1.4.2 L'approccio qualitativo: analisi del discorso

Secondo la teoria post-strutturalista, testi e discorsi non si limitano a riflettere e rappresentare una realtà ma contribuiscono a costruirla, produrla e riprodurla attraverso il linguaggio inteso come pratica sociale (Laclau, Mouffe 2001; Torfing 2005). Pertanto, i discorsi plasmano le identità e le pratiche dei soggetti umani. Il discorso

costruisce e stabilisce un'immagine di come le cose sono e devono essere affrontate, imponendo determinati limiti su cosa può essere pensato o detto ma definisce anche i limiti entro i quali le persone percepiscono le risposte politiche come razionali. (Remling 2020, 3)

I discorsi si inseriscono in una trama di rapporti di potere che controllano, selezionano, organizzano e distribuiscono ciò che può essere detto e ciò che, conseguentemente, ne viene escluso (Foucault 2004). Queste osservazioni teoriche hanno dirette implicazioni sulla ricerca relativa alle (im)mobilità climatiche e all'adattamento ed è proprio a partire da tali considerazioni che ho affrontato i temi trattati in questo libro. Nell'ambito dell'adattamento e delle mobilità climatiche le principali narrative sono prodotte da un insieme di assunti, interessi politici, strumenti e attori diversificati che concorrono a produrre e far circolare significati e accezioni condivisi su scale diverse (Kothari 2014). Per questa ragione senza un'analisi del discorso e un'operazione di *policy reading* il lavoro sarebbe risultato incompleto. Quanto affermato da Kothari è osservabile all'interno delle diverse scale politiche di gestione del cambiamento climatico. Lo è a partire dall'UNFCCC che, nel 2015, ha riconosciuto l'adattamento come sfida globale accanto a quella della mitigazione.

Lo è anche a livello di Unione Europea, particolarmente attiva sul tema dell'adattamento e capace di influenzare le agende operative di paesi geograficamente molto lontani attraverso idee dagli effetti depoliticizzanti (Remling 2018). E lo è sicuramente su scala regionale - quella del Pacifico - e nazionale - quella delle Fiji - dove l'adattamento costituisce un tema politico prioritario affrontato dalle istituzioni tramite eventi, conversazioni, documenti testuali e visuali ufficiali che ritraggono l'adattamento come un insieme di misure da finanziare tramite fondi messi a disposizione dalla comunità internazionale. Il filo rosso che lega i diversi piani presi in considerazione in questo lavoro è la tendenza alla depoliticizzazione dell'adattamento, concepito come un banco di prova che fornisce un obiettivo normativo e un framework all'interno del quale pianificare, organizzare, legittimare determinate pratiche e interventi. Lungi dall'essere un concetto, un framework o un obiettivo autoevidente, l'adattamento è una costruzione sociale sorretta da un insieme di pratiche discorsive istituzionali e coordinate (Taylor 2015). L'accostamento del tema dell'adattamento a quello della mobilità umana, in particolare, costituisce il principale piano di analisi del libro. Nell'ambito delle Fiji, tramite l'analisi dei discorsi governativi sulle ricollocazioni pianificate ho potuto mettere in evidenza come, al contrario di ciò che è riportato nei documenti ufficiali, l'adattamento è ancora troppo spesso concepito come un complesso di interventi tecnici e tecnologie di governo che difficilmente supportano l'affermarsi di modalità di gestione alternative. Nel presente capitolo e in quello successivo, grazie all'analisi dei discorsi in merito alla relazione tra adattamento, mobilità umana e cambiamento climatico ho delineato le principali narrative sorte e consolidate intorno alla figura del migrante climatico rispettivamente come minaccia e soggetto adattativo e intorno ai piccoli stati insulari ritratti dall'esterno come paesi sproporzionatamente vulnerabili, una rappresentazione rafforzata dalle istituzioni di questi stessi stati. L'identificazione delle narrative dominanti mi ha permesso di contribuire alla decostruzione di molti di quelli che possono essere considerati come veri e propri miti sorti intorno al tema delle (im)mobilità climatiche. Al contempo, accanto all'analisi delle policies e dei discorsi accademici, mediatici e istituzionali arricchiti dalle interviste semi-strutturate svolte, la seconda parte del lavoro è stata dedicata ai racconti di coloro che stanno sperimentando in prima persona la necessità di spostarsi per rispondere agli effetti della crisi climatica. In questo caso le testimonianze raccolte, oltre ad aprire una finestra su esperienze spesso trascurate, costituiscono testi performativi da contestualizzare e analizzare nella più ampia trama di rapporti di potere, di ideologie, di percezioni e di costrutti socio-culturali che si intrecciano a diverse scale e dimensioni.

1.5 Osservazioni

La polarizzazione del dibattito politico sulle mobilità climatiche è uno dei principali nodi da sciogliere per consentire l'avanzamento dell'agenda di ricerca e di quella decisionale a diverse scale. Troppo spesso la questione delle mobilità nel contesto della crisi climatica continua a essere ridotta a un tema di sicurezza (posizione securitaria che vede la migrazione come minaccia ai paesi del Nord globale) o a uno gestionale (posizione tecno-manageriale secondo cui la migrazione è adattativa solo se adeguatamente pianificata dall'alto). Quest'ultima, in particolare, depolitizza l'intera questione climatica che, così, viene ridotta a un problema tecnico-infrastrutturale da governare attraverso l'intervento di attori istituzionali sovranazionali. In un certo senso ciò diffonde l'idea secondo cui i benefici della mobilità si realizzano solo se essa è gestita tramite framework normativi e stakeholders in grado di intervenire, coordinare e supportare lo spostamento in modo sicuro e ordinato come suggerisce il *Global Compact for Safe, Orderly and Regular migration* delle Nazioni Unite (2018a).

La rappresentazione della rilocalizzazione pianificata come una soluzione razionale e intelligente all'aumento degli eventi climatici estremi, da impiegare come misura strategica, volontaria e trasformativa, si rivela interessante al fine del superamento di quei discorsi che identificano il migrante ambientale rispettivamente come minaccia o come vittima. In diverse situazioni e contesti territoriali, la pianificazione di reinsediamenti interni può costituire la soluzione migliore per rispondere all'incremento del rischio ambientale. Ciò che, tuttavia, risulta assente dal dibattito mainstream è il riconoscimento della questione climatica come prodotto di una *slow violence* (Nixon 2011) incrementale, invisibile e pervasiva e, di conseguenza, l'inquadramento della rilocalizzazione all'interno del framework della giustizia climatica e sociale, contraddistinto da una prospettiva sistemica in grado di far luce sulle cause delle crisi composite della contemporaneità (De Onís 2021). La realtà delle (im)mobilità climatiche è ben più complessa, meno lineare e meno deterministica di quanto inizialmente teorizzato (Boas et al. 2019). Tramite l'impiego di migliori metodologie di ricerca, sempre più studi hanno messo in risalto la natura multi-causale della mobilità umana e criticato fortemente gli scenari apocalittici, che identificano il 'rifugiato climatico' come una figura patologica²¹ (Bettini 2019). Se una sorta di *sedentary bias* continua a prevalere nella rappresentazione occidentale della mobilità, tramite la lettura della migrazione come adattamento, la mobilità considerata come patologica viene normalizzata e supportata a condizione che diventi parte di un più ampio processo di regolamentazione tecnocratica. Se letta

²¹ Rifugiato climatico come vittima e non come soggetto politico.

all'interno del framework dei regimi di mobilità globali, la rilocalizzazione pianificata come risposta all'estremizzazione climatica può essere concettualizzata come una forma di controllo socio-spaziale e biopolitico, come un tentativo di disciplinare le (im)mobilità da parte di una schiera di vecchi e nuovi attori internazionali (Bettini 2017b). Ma rendere accettabili determinate forme di mobilità umana solo perché più governabili di altre significa legittimare ancora una volta gli interventi esterni nelle regioni più vulnerabili e riprodurre condizioni di dipendenza, disuguaglianza ed esclusione.

La crisi climatica, infine, è un enorme problema narrativo. Specifici soggetti politici al potere possono produrre, organizzare e veicolare concetti e categorie che rendono strategicamente dominante una visione del mondo monolitica. Ciò marginalizza le voci, le visioni e le pratiche di (r)esistenza di particolari gruppi di persone in luoghi specifici la cui esperienza (corporea, affettiva, politica...), al contrario, è essenziale per una migliore comprensione dei significati e delle conseguenze delle alterazioni climatiche sulla mobilità come pratica spazio-temporale da attuare di fronte all'ignoto dei futuri climatici (Rudiak-Gould 2012; O'Lear 2016). A seconda di chi vi si confronta, l'incertezza dettata dall'impossibilità di conoscere le proporzioni del cambiamento climatico può fungere al tempo stesso da barriera e da stimolo all'adattamento:

l'incertezza climatica dall'alto, può avere molto poco in comune con l'incertezza che uomini e donne (ricchi, poveri, di città...) vivono, comprendono e fronteggiano nel loro quotidiano. (Mehta et al. 2019, 1534)

Il fattore temporale, dunque, si rivela particolarmente interessante nell'analisi della rilocalizzazione pianificata, specialmente se questa è decisa, pianificata e implementata come azione anticipatoria di un futuro qualitativamente differente dal passato e dal presente e potenzialmente portatore di cattive sorprese (Anderson 2010). La misura della rilocalizzazione pianificata riflette la visione globale di un futuro incerto ma da governare, che incontra e si scontra con molteplici visioni locali per le quali, tuttavia, lo spostamento pianificato non è necessariamente inteso come inevitabile ed è spesso articolato non senza un certo grado di resistenza.

